



FACULTAD DE POSTGRADO

TESIS DE POSTGRADO

**ANÁLISIS DE LA FIGURA DEL CONDUCTOR DESIGNADO EN
HONDURAS**

SUSTENTADO POR:

**EDSON JAVIER ARGUETA PALMA
MELVIN CONRADO ZÚNIGA SALAZAR**

MAESTRÍA EN DERECHO EMPRESARIAL

TEGUCIGALPA M.D.C. HONDURAS C.A.

ABRIL 2014

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA CENTROAMERICANA UNITEC

FACULTAD DE POSTGRADO

AUTORIDADES UNIVERSITARIAS

RECTOR

LUÍS ORLANDO ZELAYA MEDRANO

SECRETARIO GENERAL

JOSÉ LÉSTER LÓPEZ

VICERRECTOR ACADÉMICO

MARLON BREVÉ REYES

VICERRECTORA DE OPERACIONES CAMPUS TGU

ROSALPINA RODRÍGUEZ

DECANA DE LA FACULTAD DE POSTGRADO

DESIREE TEJEDA

**ANÁLISIS DE LA FIGURA DEL CONDUCTOR DESIGNADO EN
HONDURAS**

**TRABAJO PRESENTADO EN CUMPLIMIENTO DE LOS
REQUISITOS EXIGIDOS PARA OPTAR AL TÍTULO DE**

MÁSTER EN

DERECHO EMPRESARIAL

ASESOR METODOLÓGICO

EDITH GABRIELA DÁVILA FONTECHA

ASESOR TEMÁTICO

JORGE JESÚS KAWAS MEJÍA

MIEMBROS DE LA TERNA

JAVIER ABADIE

HECTOR CARCAMO

TRANCITO MEJIA

DERECHOS DE AUTOR

© Copyright 2014

EDSON JAVIER ARGUETA PALMA

MELVIN CONRADO ZUNIGA SALAZAR

Todos los derechos son reservados.



FACULTAD DE POSTGRADO

ANÁLISIS DE LA FIGURA DEL CONDUCTOR DESIGNADO EN HONDURAS

AUTORES

Edson Javier Argueta Palma y Melvin Conrado Zúniga Salazar

RESUMEN

La presente investigación tuvo como propósito hacer ver la necesidad de reformar o crear una Ley que incluya la figura del conductor designado como medida para evitar muertes y/o accidentes de tránsito causados por la ingesta de alcohol en los conductores, de manera que una vez implementada la normativa adecuada, sea concientizada y socializada entre la población para lograr dicho objetivos, esta investigación también demostró como la figura del conductor designado ha dado resultados positivos en otros países del área, lo que lo hace aún mejor de implementar en nuestro ordenamiento jurídico ya que no es algo nuevo, si no mas bien algo ya probado con hechos y estadísticas, para tal fin utilizamos un enfoque mixto, recopilamos bases de datos, estadísticas, archivos, antecedentes y datos científicos que demostraron que la implementación de la figura del conductor designado en la normativa legal ha reducido el número de muerte por la ingesta de bebidas alcohólicas en conductores.

Finalmente se propone la incorporación de la Figura del Conductor Designado en el Ordenamiento Jurídico.

Palabras Clave: Conductor Designado en Honduras, Accidentes de Tránsito, Ebriedad, Embriaguez.



GRADUATE SCHOOL

ANALYSIS OF THE DESIGNATED DRIVER IN HONDURAS

AUTHORS

Edson Javier Argueta Palma y Melvin Conrado Zúniga Salazar

ABSTRACT

The purpose of this research was to show the need to reform or create a law that includes the figure of a designated driver as a measure to prevent deaths and / or traffic accidents caused by alcohol intake on the drivers, so that once implemented the appropriate regulations, start creating conscious and socialized among the population to achieve this objective, this research also showed how the figure of the designated driver has yielded positive results in other countries in the area, what makes it even better to implement in our legal system because it is not something new, if not rather something already proven with facts and statistics, for this purpose we use a mixed approach, collect databases, statistics, files, history and scientific data which showed that the implementation of the designated driver figure in the legal regulations has reduced the number of death from drivers drinking alcoholic beverages.

Finally, it is proposed to incorporate the Figure of the Designated Driver in the Legal System.

Keywords: Designated Driver in Honduras, Traffic Accidents, Drunk, Drunkness.

DEDICATORIA

Dedico esta Tesis a Dios, mis Padres Francisco Javier Argueta Sabillon y Rosalinda Palma Rodríguez, mi Hermano Isaac Francisco Argueta Palma, a Evelyn Herrera, mis Amigos Jose Luis Zapata y Luis Velásquez, a mi Compañero de Tesis, Melvin Zúniga, a mi Asesor Temático, Abogado Jorge Kawas, a mi Asesora Metodológica, Abogada Gabriela Dávila, a mis Catedráticos, y a UNITEC, ya que sin ellos esta Maestría no hubiera sido posible.

Edson Javier Argueta Palma

Dedico esta Tesis de Maestría a mi familia, a mi esposa Gina Patricia Molina Canales, a mi Asesora Metodológica, abogada Edith Gabriela Dávila Fontecha, a mi compañero de tesis, abogado Edson Javier Argueta Palma, al profesor Oscar Alvarenga (Q.D.D.G), quien sin sus consejos y regaños oportunos quizás no hubiese tomado el correcto camino que me trajo hasta aquí, a mis ex-compañeros de clases del Instituto San Agustín, a quienes les tengo un cariño sin medida y de alguna forma son parte de esta culminación de enseñanza; y a todos aquellos quienes sin su apoyo jamás hubiera sido posible alcanzar el éxito profesional y la satisfacción personal de dar otro paso más en mi vida, teniendo la plena seguridad que el trabajo aquí desarrollado va a derivar en un instrumento que ayude a menguar el luto y la desgracia en nuestro país.

Melvin C. Zúniga Salazar

AGRADECIMIENTO

Agradezco primero a Dios que es el Todopoderoso que me ha dado la Vida y me ha dado la oportunidad de alcanzar las metas que me he propuesto y llegar hasta este punto de mi carrera profesional; a mis Padres Francisco Javier Argueta Sabillon y Rosalinda Palma Rodriguez que desde siempre me han brindado su apoyo, su amor, su consejo, y su comprensión; a mi Hermano Isaac Argueta que igualmente me apoyó y motivó para seguir adelante; a Evelyn Herrera que con su amor sincero me impulsó y respaldó para conseguir este logro; a mis amigos abogados Jose Luís Zapata y Luís Velásquez con quien juntos emprendimos este proyecto; a mi compañero de Tesis, abogado Melvin Zúniga que fue un pilar importante en este proyecto; a mis Catedráticos que compartieron sus conocimientos y me brindaron el pan del saber en los salones de clase; a mi Asesor Temático, abogado Jorge Kawas, que me ayudó y formó para ser un mejor profesional; a mi Asesora Metodológica, Abogada Gabriela Dávila, que de manera desinteresada, con mucho amor y paciencia, me brindó un consejo oportuno y me guio para que este proyecto sea una realidad.

Edson Javier Argueta Palma

A Dios, nuestro Padre Celestial que nos dio la fuerza, la paciencia y la sabiduría para culminar esta fase de nuestra vida; a mi esposa Gina Patricia Molina Canales quien con su amor y apoyo me hizo una mejor persona; a mis padres: Conrado Zúniga Ortega y Lidia Ivonne Salazar Simón; a mis hermanos: Carol Janine Zúniga Salazar, Axel Eduardo Zúniga Salazar e Ivonne Michelle Zúniga Salazar, quienes han estado en los momentos más difíciles de mi vida y sin su apoyo jamás hubiera podido sobrellevar los mismos; a los abogados Edith Gabriela Dávila Fontecha y Jorge Jesús Kawas Mejía quienes con sus consejos y enseñanzas nos guiaron a lo largo de la elaboración de esta tesis; a mi compañero de tesis abogado Edson Javier Argueta Palma, quien sin su dedicada labor y enorme aporte jamás hubiéramos culminado este proyecto; a UNITEC, y finalmente, pero no menos importante, a mis amigos quienes han estado a mi lado dándome su constante apoyo y cariño.

Melvin C. Zúniga Salazar

ÍNDICE DE CONTENIDO

CAPÍTULO I PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN.....	1
1.1 INTRODUCCIÓN.....	1
1.2 ANTECEDENTES DEL PROBLEMA.....	2
1.3 DEFINICIÓN DEL PROBLEMA.....	3
1.3.1 ENUNCIANDO EL PROBLEMA	3
1.3.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	4
1.3.3 PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN.....	4
1.4 OBJETIVOS DEL PROYECTO.....	4
1.4.1 OBJETIVOS GENERAL.....	4
1.4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	5
1.5 VARIABLES DE INVESTIGACIÓN.....	5
1.5.1 VARIABLES DE INVESTIGACIÓN.....	5
1.6 JUSTIFICACIÓN.....	7
CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO.....	8
2.1. CONCEPTOS Y DEFINICIONES BÁSICAS.....	8
2.2 EL CONDUCTOR DESIGNADO.....	11
2.2.1 ORIGEN DEL CONDUCTOR DESIGNADO.....	11
2.2.2 IMPEDIMENTOS PARA EL USO DEL CONDUCTOR DESIGNADO.....	12
2.2.3 LOS GRUPOS DE DEFENSA DEL CONDUCTOR DESIGNADO.....	12
2.2.4 NEGOCIOS QUE OFRECEN EL CONDUCTOR DESIGNADO.....	13
2.3 LOS RIESGOS DE CONDUCCIÓN: LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO.....	26
2.3.1 LA MAGNITUD DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO.....	26
2.3.2 LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO: UN PROBLEMA HUMANO, UN PROBLEMA DE SALUD.....	27

2.3.3 LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO: UN PROBLEMA SOCIAL, UN PROBLEMA ECONÓMICO.....	28
2.3.4 ACCIDENTES E INCIDENTES.....	29
2.3.5 LAS CAUSAS DE LOS ACCIDENTES: FACTORES DE RIESGO.....	30
2.4 LOS ERRORES HUMANOS EN LA CONDUCCIÓN.....	31
2.5 ALCOHOL Y CONDUCCIÓN.....	32
2.5.1 ALCOHOL, SEGURIDAD VIAL Y ACCIDENTES DE TRÁFICO.....	33
2.5.2 EFECTOS DEL ALCOHOL SOBRE LAS CAPACIDADES PSICOFÍSICAS DEL CONDUCTOR.....	34
2.6 CONDUCCIÓN PUNIBLE.....	36
2.7 LEGISLACIÓN NACIONAL.....	37
2.7.1 LEY DE TRÁNSITO.....	37
2.7.2 LEY DE LA PENALIZACIÓN DE LA EMBRIAGUEZ HABITUAL.....	58
2.7.3 CÓDIGO PENAL.....	61
2.7.4 CÓDIGO CIVIL.....	63
CAPÍTULO III. METODOLOGÍA.....	66
3.1 ENFOQUE Y MÉTODOS.....	66
3.2 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.....	66
3.2.1 UNIDAD DE ANÁLISIS.....	67
3.2.2 POBLACIÓN Y MUESTRA.....	67
3.3 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS APLICADOS.....	67
3.4 FUENTES DE INFORMACIÓN.....	68
CAPÍTULO IV. RESULTADOS Y ANÁLISIS.....	69
4.1. RESULTADOS.....	69
4.1.1 INVESTIGACIÓN DOCUMENTAL.....	69
4.1.2 DATOS ESTADÍSTICOS.....	70

4.1.2.1 ACCIDENTES DE TRANSITO.....	71
4.1.2.2 MAGNITUD DE CONSUMO DEL ALCOHOL EN CONDUCTORES DE VEHÍCULOS LIVIANOS Y PESADOS DE HONDURAS.....	85
4.1.3 ENTREVISTAS.....	87
4.2 ANÁLISIS.....	89
CAPÍTULO V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	93
5.1 CONCLUSIONES.....	93
5.2 RECOMENDACIONES.....	95
CAPÍTULO VI. APLICABILIDAD.....	97
6.1 INTRODUCCIÓN.....	97
6.2. PROPUESTA DE CREACIÓN DE LA LEY DEL CONDUCTOR DESIGNADO.....	98
6.2.1 ANTEPROYECTO DE LEY DEL CONDUCTOR DESIGNADO.....	99
BIBLIOGRAFÍA.....	103
ANEXOS.....	105

CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN

En el presente capítulo se hace una breve introducción acerca de la problemática de los accidentes de tránsito, los antecedentes, una definición clara del mismo, preguntas de la investigación, objetivos, variables de la investigación, hipótesis.

1.1 INTRODUCCIÓN

Las estimaciones mundiales indican que la prevalencia del consumo de alcohol es del 42.0% (teniendo en cuenta que el consumo de alcohol es legal en la mayoría de los países), cifra que es ocho veces superior a la prevalencia anual del consumo de drogas ilícitas (5,0%). La prevalencia del consumo semanal episódico intenso de alcohol es ocho veces superior al consumo problemático de drogas. El consumo de drogas representa el 0,9% del total de años de vida ajustados en función de la discapacidad perdidos a nivel mundial, o el 10.0% del total de años de vida perdidos como resultado del consumo de sustancias psicoactivas (drogas ilegales, alcohol y tabaco) (IHADFA, 2013).

Un nuevo estudio de la Organización Panamericana de la Salud/Organización Mundial de la Salud (OPS/OMS), que fue publicado en la última edición de la revista científica *Addiction*, señala que cerca de 80 mil muertes al año en las Américas, no ocurrirían si no se consumiera alcohol (Organización Panamericana para la Salud, 2014).

Las clases sociales y los medios de comunicación tienen una parte muy importante en la ingesta del alcohol debido a su alta influencia en los consumidores, las autoridades de cada país hacen su parte para regular su consumo pero no parece ser tan efectivo. En Honduras, la Ley de Tránsito castiga a las personas que conducen bajo los efectos del alcohol y otras drogas, sin embargo, no existe alguna legislación que exija a los conductores que previo a consumir bebidas alcohólicas deberá de designar un conductor sobrio.

Siendo un tema de alta importancia en nuestro país, el presente trabajo de investigación pretende enfatizar en la necesidad de una normativa que se enfoque más

en la prevención -que en el castigo- de la ingesta de alcohol por parte de los conductores del país, de forma que una vez implementada, se logre salvar la mayor cantidad de vidas.

1.2 ANTECEDENTES DEL PROBLEMA

Los accidentes de tránsito son motivo de luto alrededor del mundo, principalmente aquellos ocasionados por el consumo excesivo de alcohol, lo cual ha requerido que las autoridades busquen nuevos métodos para controlar este flagelo.

Es sabido que en Honduras el consumo de alcohol es elevado en comparación con otros países, por lo que en el año 2005, mediante Decreto Legislativo No. 205-2005, publicado en el Diario Oficial La Gaceta el 3 enero de 2006, se creó la Ley de Tránsito que sustituyó al Reglamento de Tránsito existente desde el año 1955, y que contenía penas y multas leves para los conductores en estado de embriaguez.

En nuestro país existen algunas leyes que tratan de regular este flagelo, como la Ley de Transito que agrava las penas en materia de conducción vehicular, sobre todo las que se refieren a conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas, lo cual resulta justo y necesario considerando el índice de detenciones, arrestos, muertes, accidentes, etc. También existe la Ley de la Penalización de Embriaguez Habitual, la cual contempla que en caso de reuniones o fiestas los particulares concurrentes que ingieran bebidas alcohólicas, deberán hacerse acompañar de un conductor que no lo haga, sancionando aquellos que incumplan con esta disposición.

Actualmente y a pesar de las disposiciones legales ya mencionadas, aún no existe un seguro vehicular que incluya la figura del conductor designado, por el contrario, en caso que el conductor del vehículo asegurado sea encontrado con rastros de alcohol por encima de la permitido u otras sustancias psicotrópicas, las compañías aseguradoras establecen que no se hará responsable por los daños ocasionados por dicho conductor, lo que hace ver entre otros aspectos, la falta de obligatoriedad o fuerza legal para el uso de la figura.

Caso diferente el de América del Sur, donde en países como Venezuela y Colombia existen compañías aseguradoras que incluyen en sus pólizas una figura llamada “conductor elegido”, mediante la cual, un conductor que pretende ingerir bebidas alcohólicas a cambio de una prima tiene la opción de coordinar la prestación de este servicio con su compañía aseguradora, asimismo, existe una severa legislación y campañas agresivas encaminadas a desarrollar una actitud responsable por parte de las conductores, hacia el consumo de alcohol.

Al respecto se encuentran las declaraciones del Director de Tránsito y Transporte de la Policía de Colombia, General Carlos Ramiro Mena (EFE, 2014) quien manifestó “Los accidentes de tráfico causados por conductores en estado de embriaguez en Colombia se redujeron un 46% desde que entró en vigor la ley 1.696 de diciembre pasado, que endurece el castigo para quienes conducen bajo los efectos del alcohol. El número de víctimas mortales se ha reducido en un 62 % y el de heridos ha caído un 45 % con la nueva ley, luego que entrara en vigencia la ley que endurece las penas y sanciones a los conductores borrachos”.

Por su parte la Asociación Nacional de Empresarios de Bares de Colombia (ASOBARES), reportó un incremento del 45% en las solicitudes de conductores elegidos. Camilo Ospina, Presidente de ASOBARES, manifestó que se doblaron las cifras de los vehículos dejados durante la noche y madrugada en los parqueaderos de los sitios de rumba de la ciudad, que tienen convenio (Caracol, 2014).

1.3 DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

1.3.1 ENUNCIADO DEL PROBLEMA

Al contrario de otros países latinoamericanos, Honduras cuenta con poca legislación que regule y obligue a los conductores que ingieren bebidas alcohólicas, a designar a otro conductor que no lo haya hecho. La falta de conciencia, valores morales, respeto por la vida o capacitaciones en materia de educación vial, han empeorado la situación.

Aunado a esto se encuentra el hecho que no existe alguna compañía aseguradora que incluya en su póliza la figura del conductor designado, por lo que personas naturales y

jurídicas deben asumir los daños y perjuicios provocados por un conductor ebrio, lo cual redundaría en altos costos para ambos y en muchas ocasiones llega al punto de pérdida humana, sobre lo cual no hay dinero que pueda reparar el daño. Es por ello que se vuelve de alta importancia reformar la Ley de la Penalización de la Embriaguez Habitual que únicamente consta de once artículos, para que se vuelva más exigente o bien crear una nueva Ley que siga los pasos de otros países que han tenido éxito en la materia.

1.3.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

La ausencia de una normativa legal que exija la figura del conductor designado, la falta de aplicación práctica de la Ley de Tránsito actual y la irresponsabilidad y poca conciencia de los conductores que consumen alcohol u otras drogas, redundaría en accidentes de tránsito que a su vez se traducen en altos costos para personas naturales y jurídicas y peor aún, en pérdida de vidas humanas.

1.3.3 PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

¿Cuáles son los factores que más influyen en la resistencia de los conductores a evitar conducir en estado de ebriedad o bajo el efecto de drogas?

¿Cuáles son las principales consecuencias de la falta de uso de un conductor designado?

¿Qué tan eficaz es la normativa legal vigente para la prevención o prohibición de conducir en estado de ebriedad o bajo el efecto de drogas?

¿Cuál sería la alternativa más eficaz para evitar conducir en estado de ebriedad o bajo el efecto de drogas y a su vez disminuir el índice de muertes y heridos por accidentes relacionados con estas sustancias?

1.4 OBJETIVOS DEL PROYECTO

1.4.1 OBJETIVO GENERAL

Analizar la figura del Conductor Designado, a través de un estudio técnico jurídico que determine las principales causas y consecuencias de su falta de aplicación y a partir de ello proponer un mecanismo eficaz para su obligatoriedad.

1.4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Identificar los principales factores de la resistencia de los conductores a evitar conducir en estado de ebriedad o bajo el efecto de drogas.
- Definir las principales consecuencias de la falta de uso de la figura del Conductor designado.
- Analizar la normativa legal vigente sobre la prevención o prohibición de conducir en estado de ebriedad o bajo el efecto de drogas para conocer su nivel de eficacia.
- Proponer la alternativa más eficaz para evitar conducir en estado de ebriedad o bajo el efecto de drogas y a la vez disminuir el índice de muertes y heridos por accidentes relacionados con estas sustancias.

1.5 VARIABLES DE INVESTIGACIÓN

1.5.1 VARIABLES DE INVESTIGACIÓN

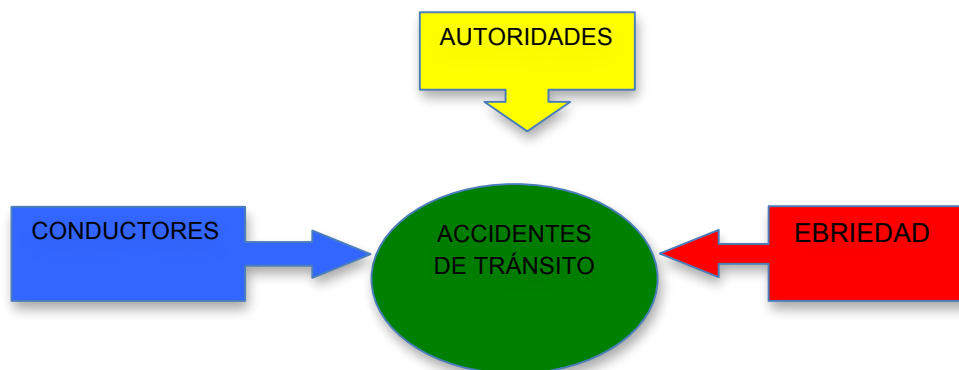


Figura 1. Variables de Investigación

Fuente: Elaboración propia

Tabla 1. Conceptualización de la Variables de Investigación

VARIABLE	DESCRIPCION CONCEPTUAL	UNIDAD DE MEDICION
ACCIDENTE DE TRANSITO	Cualquier evento que provoque como resultado del mismo, que uno o varios vehículos queden de manera anormal o produzcan lesiones a personas o daños a las cosas.	Esta Variable se medirá a través del análisis y estudio de las estadísticas.
AUTORIDADES DE TRÁNSITO	Es la autorizada para dirigir, organizar y ejecutar las políticas de tránsito y seguridad vial en el ámbito nacional, en concordancia con las disposiciones de la Ley de Tránsito, la Ley Orgánica de la Policía, la Ley de Policía y Convivencia Social, entre otras.	Esta variable se medirá por medio de las entrevistas y el estudio de la Ley de Tránsito.
CONDUCTOR	Es toda persona que pilota, gobierna o tiene el dominio físico de un vehículo.	Esta Variable se medirá a través del análisis y estudio de las estadísticas.
EBRIEDAD	Ingesta de bebidas alcohólicas en una cantidad superior a la escala internacional prohibitiva a que se refiere la Ley de Penalización de Embriaguez Habitual.	Esta variable se estudiara mediante las estadísticas de IHADFA.

Fuente: Ley de Transito.

1.6 JUSTIFICACIÓN

Por lo general cuando se realizan las gestiones para adquirir una licencia de conducir, se piensa en la comodidad que brindará el transportarse en un vehículo automotor, pero pocas veces se piensa en la gran responsabilidad y peligro que representa conducir.

Pocos son los que asumen con la debida responsabilidad los accidentes que ocasionan cuando conducen y peor aun cuando es bajo estado de ebriedad. El consumo de bebidas alcohólicas, drogas u otros estupefacientes, así como el desgaste físico ocasionado por el trabajo, representan un gran peligro para las personas que transitan a pie o en otros vehículos, pues generan estadísticas alarmantes de accidentes vehiculares.

Por tal razón, resulta necesario y de especial relevancia la elaboración y preparación de un proyecto que conlleve a exigir medidas de prevención así como inculcar una cultura de conducción responsable ya sea por el no consumo de alcohol u otras sustancias prohibidas, como por la utilización obligada de un conductor designado. Y tomando en cuenta que la Maestría en Derecho Empresarial va dirigida a profesionales del mundo de hoy con cambios permanentes, donde los negocios y la actividad comercial son la base de la convivencia mundial y del éxito de los países y las empresas y buscan estar capacitados para actuar, asesorar y orientar, considerando los intereses de sus empresas y del país.

CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO

En el presente capítulo se detalla toda la teoría acerca de los accidentes de tránsito, conceptos y definiciones, historia, origen de la figura del conductor designado, legislación nacional y teorías acerca del conductor designado, embriagues y accidentes de tránsito.

2.1. CONCEPTOS Y DEFINICIONES BÁSICAS

Accidente de Tránsito: Cualquier evento que provoque como resultado del mismo, que uno o varios vehículos queden de manera anormal o produzcan lesiones a personas o daños a las cosas.

Alcoholemia: Análisis químico de la sangre para determinar la presencia de alcohol y la cantidad presente en el organismo de la persona.

Alcoholímetro: Aparato o instrumento de campo mediante el cual se mide el nivel de alcohol presente en el organismo de las personas en un momento determinado lesiones a personas o daños a las cosas.

Automóvil: Es todo vehículo dotado de medios de propulsión mecánica propios e independientes del exterior.

Conciliación: Es un mecanismo de solución de controversias por medio del cual dos (2) o más personas naturales o jurídicas, tratan de lograr por si mismas, la solución de sus diferencias con ocasión de la circulación de vehículos automotores, contando con la ayuda de un tercero neutral, y calificado, que se llama conciliador.

Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV): tendrá a su cargo la función de asesora en la preparación de los planes, proyectos y programas tendentes a reducir los accidentes de tránsito.

Conductor o Motorista: Es toda persona que pilota, gobierna o tiene el dominio físico de un vehículo (Congreso Nacional, 2005).

Colisión: Del latín *collisio*, -ōnis, de *collidēre*: chocar, rozar. Choque de dos cuerpos, rozadura o herida hecha a consecuencia de rozarse una cosa con otra, oposición y pugna de ideas, principios o intereses, o de las personas que los representan (Real Academia Española, 2001).

Dirección Nacional de Tránsito: es la institución del Estado autorizada para dirigir, organizar y ejecutar las políticas de tránsito y seguridad vial en el ámbito nacional, en concordancia con las disposiciones de la Ley Orgánica de la Policía, la Ley de Policía y Convivencia Social, la Ley de Municipalidades y otras normas aplicables.

Ebriedad: Ingesta de bebidas alcohólicas en una cantidad superior a la escala internacional prohibitiva a que se refiere la Ley de Penalización de la embriaguez habitual.

Escala Internacional Prohibitiva de Alcohol en la Sangre: igual o superior a 0.07 Mg. (Miligramos) de Alcohol por 100 Mi. (Mililitros) de Sangre. (Congreso Nacional, 2000.)

Estacionar: Detener un vehículo en la vía de uso público o en un lugar destinado al efecto; siempre que el lapso sea mayor que el que se requiere para bajar o subir pasajeros.

Informe Técnico: Documento que recoge las diligencias del análisis científico técnicas, llevado a cabo en el proceso de la investigación de un accidente de tránsito, y mediante las cuales se establece de manera puntual, clara y exacta, la causa principal del origen del siniestro, además de las otras causas que contribuyeron al mismo, que debe ser elaborado por lo menos, por uno de los peritos especializados que concurrió al lugar del accidente.

Licencia De Conducir: Es el documento, que otorgado por la autoridad competente, permite a la persona la acción de pilotar un vehículo, en observancia y en acatamiento a las normas pertinentes.

Peatón: Es toda persona que transita a pie.

Propietario: Es la persona que tiene el dominio o propiedad absoluta, sobre un vehículo automotor, sin más limitaciones que las establecidas por la ley o por la voluntad de éste (Congreso Nacional, 2005).

Psicotrópico, ca: adj. Dicho de una sustancia psicoactiva: Que produce efectos por lo general intensos, hasta el punto de causar cambios profundos de personalidad (Real Academia Española, 2001).

Señales: Conjunto lógico de símbolos, iconos, rótulos y otros, colocados en vías y carreteras para ordenar y facilitar la circulación de vehículos (Congreso Nacional, 2005).

Seguridad vial: Se puede definir como el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta, bien sea como Peatón, Pasajero o Conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito (Anónimo, 2008).

Tasas de Alcoholemia. La tasa de alcohol medida en la sangre en miligramos por litro. En el caso de aire expirado, es el número de gramos (g.) o miligramo (mg.) en un litro de sangre o de aire, respectivamente, según el sistema de medida empleado.

Tráfico: circulación de vehículos por calles, caminos, etc., movimiento o tránsito de personas, mercancías, etc., por cualquier medio de transporte. (The Free Dictionary)

Tránsito: Es el movimiento de desplazamiento de vehículos personas y/o animales en las vías públicas.

Vehículo: Es el medio por el cual, o sobre el cual una persona u objeto puede ser transportado de un lugar a otro.

Velocidad: Es la relación existente entre el espacio recorrido por un vehículo y una determinada unidad de tiempo.

Visibilidad: Es el plano perfectamente percibido de una vía, en la relación que existe entre la vista del conductor y las condiciones climatológicas predominantes.

Visual: Es la relación directa entre la vista de un conductor y todo el entorno existente.

Zona Rural: Es el área geográfica identificada como tal en los registros catastrales y que comprende carreteras y demás caminos por donde se transita fuera de las poblaciones.

Zona Urbana: Es el área geográfica que circunscribe las poblaciones (Congreso Nacional, 2005).

2.2 EL CONDUCTOR DESIGNADO

2.2.1 ORIGEN DEL CONDUCTOR DESIGNADO

El concepto de conductor designado se desarrolló en Escandinavia durante varias décadas a partir de la década de 1920, dando lugar a un programa de conductor designado formalizado en la década de 1980.

El concepto fue importado a los Estados Unidos a gran escala en 1988, a través del Proyecto Alcohol Harvard, una iniciativa de la Escuela del Centro de Salud Pública para la Comunicación de Salud, dirigido por Jay Winsten Harvard. Con una fuerte participación de las redes de televisión y estudios de Hollywood, la campaña se popularizó, el concepto a través de anuncios de servicio público, así como el fomento de los mensajes de prevención de conducir ebrio y hacia referencias del conductor designado en programas de televisión populares, como Cheers, LA Law y The Cosby Show. El Departamento de Transporte de los EE.UU. utilizó asuntos comerciales públicos con la frase "amigos no dejan amigos en el coche, borracho".

El presidente Bill Clinton participó en la campaña de conductor designado durante su presidencia, hizo grabación de anuncios de servicio público cada año a solicitud del Proyecto Alcohol Harvard. Con el respaldo de una amplia gama de individuos y organizaciones, conductor designado se convirtió en un movimiento nacional, con el "conductor designado", convirtiéndose en una frase común. Basándose en varias

encuestas que indican un aumento de las prácticas de conducción designada desde el comienzo de la iniciativa, la campaña se acredita como un factor que contribuye a la disminución de accidentes mortales de tráfico relacionados con el alcohol entre 1988 y 1994.

Desde 2005, la compañía de bebidas alcohólicas Diageo ha utilizado un concepto similar en Brasil para desalentar conducir ebrio, Llamado Piloto da Vez, la campaña nace con el patrocinio de McLaren. Juan Pablo Montoya, Mika Hkkinen y Lewis Hamilton han participado en la campaña.

2.2.2 IMPEDIMENTOS PARA EL USO DEL CONDUCTOR DESIGNADO

Aunque los conductores designados son populares, los grupos no suelen utilizarlos correctamente. A menudo hay una falta de esos grupos para designar al conductor antes de hacer preparativos de viaje y llegar en vehículos separados. Incluso cuando un grupo hace compartir un vehículo, que no siempre es el caso de que el conductor designado permanece sobrio. Las fallas para exigir la abstinencia del conductor o limitación del consumo es otro problema. Un estudio llevado a cabo en la frontera Tijuana/San Diego encontró que haciendo grupos con intención de beber para identificar al conductor designado antes de entrar en la zona de bares, el conductor más tarde regresó con BAC sustancialmente más bajos en comparación con los grupos control.

2.2.3 LOS GRUPOS DE DEFENSA DEL CONDUCTOR DESIGNADO

Varias organizaciones de la escuela secundaria, como RamRide en la Universidad Estatal de Colorado en Fort Collins, Colorado, CARPOOL en la Universidad Texas A y M en College Station, Texas, o Drive Kalamazoo Segura, de la Universidad de Western Michigan y BUSY en Gulfport High School en Gulfport, Mississippi universidad, se ofrecen para dar paseos gratis a casa en las noches de fin de semana a sus compañeros. La Campaña HERO es una organización sin fines de lucro que promueve el conductor designado a través de asociaciones con bares, restaurantes, estadios y universidades en Nueva York, Nueva Jersey, Pennsylvania y Delaware.

2.2.4 NEGOCIOS QUE OFRECEN EL CONDUCTOR DESIGNADO

En Estados Unidos, numerosas empresas han surgido para ayudar a resolver el problema del alcohol al volante. Algunos transportados a su casa por conductores, como pasajeros, utilizando uno de los tres métodos: coches, motos, o bicicleta. Estos no son necesariamente verdaderos programas de conductor designado, ya que el conductor sobrio no se designa dentro del grupo.

Conductores Designados, Inc., fue fundada en 1998 con sede en Las Vegas, Nevada. Esta empresa ha utilizado equipos de dos personas: una persona para conducir la persona con discapacidad auditiva en su propio vehículo, y la otra persona como el conductor designado.

Pear Transportation Company de Pittsburgh, también conocido como el Cares Pera, también ha llegado a ser bien conocido por usar el enfoque de equipo de dos personas.

Nightriders Incorporated fue la primera compañía en utilizar scooters motorizados en los EE.UU. Los pilotos condujeron los clientes a casa con sus propios vehículos, estibando una moto en el maletero del cliente. A su llegada al destino del cliente, el conductor estaciona el vehículo, recoge la tarifa, y se marcha a servir a otro cliente. Esta empresa está ahora fuera del negocio, de acuerdo a su sitio web.

Zingo Transporte ha operado este tipo de servicio en el sur de las ciudades de EE.UU. desde 2005. *Drivers Incorporated*, de Washington DC, ha utilizado las bicicletas plegables para el último tramo de transporte desde y hacia el transporte público. *Piamonte Saferide* sirve el centro de Carolina del Norte, proporcionando equipos de conductores para 2 personas para que coincida correctamente con el cliente.

❖ **Australia**

Existen servicios de conductor designado en Australia en muchas capitales y ciudades regionales. El servicio tiene una gran demanda debido a los servicios de taxi altamente reguladas, poco fiables.

❖ Ontario, Canadá

Canadá tiene una larga historia con los servicios de conductor designado proporcionados por la empresa privada que se remonta a 1996, en Ontario. Una de las centrales más grandes de servicios de conductor designado en Ontario *cabn a half* ha transportado a miles de clientes en casa en los últimos años (Anónimo, WebAcademia, 2013).

Un conductor alcoholizado tiene diecisiete (17) veces más riesgo de estar involucrado en un choque fatal que una persona que está manejando en condiciones normales.

En un panel realizado en abril del corriente año, en la Organización Panamericana de la Salud (OPS), expertos vinculados a los esfuerzos por promover la seguridad vial presentaron información sobre la relación entre choques y consumo de alcohol.

Según explicó la Dra. Maristela Monteiro -asesora regional en alcohol y abuso de sustancias de la OPS- en América, en general, el 13% de las muertes masculinas y el 3,4 de las muertes femeninas están relacionadas con el consumo de alcohol. Y, en la vía pública, los más afectados son los adolescentes, que suman al estado de ebriedad la falta de experiencia al volante.

El consumo de alcohol es una de las principales causas de accidentes de tránsito a nivel mundial, según indica un informe lanzado en el Día Mundial de la Salud.

El Informe mundial sobre prevención de traumatismos causados por el tránsito lanzado ayer es una comprobación estadística sobre la magnitud del problema y un llamado global para enfrentarlo.

Se ha establecido que el alcohol está relacionado con el 40 - 50% de los accidentes de tránsito, se estima que está presente de alguna manera (conductores, víctimas, etc.) en el 50% de las muertes, y que aún muy pequeñas cantidades de alcohol (un vaso de vino o cerveza o sidra) disminuye la capacidad de conducir, lentificando las respuestas y entorpeciendo las maniobras, embotando los sentidos al disminuir la capacidad de atención y generando una falsa sensación de seguridad que predispone a excesos de

velocidad y todo tipo de violaciones a las normas de tránsito. El alcohol no solamente hace más lentas las reacciones y aumenta el riesgo, sino que también oscurece el juicio, hace más lenta la toma de decisiones y genera dificultades de la visión periférica. De estos aspectos cabe mencionar que el control es una parte importante de la seguridad vial. La falta de control y de sanciones desinhibe la conducta de los conductores, los que llegan a comportarse sin la prudencia necesaria para evitar situaciones de riesgo.

El acto de conducir un vehículo es una actividad compleja que necesita de altos niveles de atención.

El conductor cuando maneja toma decisiones y las ejecuta en corto tiempo y en forma continua; por lo tanto, es importante que su estado psíquico y físico esté en condiciones adecuadas para lograr una buena respuesta.

En nuestra sociedad actual el hábito de tomar bebidas alcohólicas se encuentra incorporado y asimilado a nuestra cultura. Se ha visto que existe una gran relación entre consumo de alcohol y accidentes.

Algunas personas tienen dificultades para admitir los riesgos de beber y conducir, siendo el alcohol el denominador común que se asocia con la velocidad, el sueño y las distracciones.

La conducción de un vehículo coloca al conductor en la posición de usar todas sus facultades y funciones psíquicas, así observamos que en concentraciones mayores de 0,5 gr. /l., los reflejos y automatizaciones son menos rápidos, tal como sucede con la pisada del freno.

Bajo el efecto del alcohol, también se producen alteraciones o disminución de las reacciones auditivas y visuales, pudiendo llegar en grados altos de alcohol en sangre a la visión túnel, donde sólo se percibe lo que está frente a uno y no se visualizan los laterales.

También bajo estas circunstancias se ve alterado y dificultado el manejo nocturno, ocasionando una lentitud en la recuperación del encandilamiento al pasar los vehículos de la mano opuesta.

Se aprecian alteraciones en el manejo del vehículo, como aparición de movimientos bruscos y perturbación en la atención, además de cambios en el humor alternando estados de pasividad a otros de agresividad, observando alteración en la capacidad de elección, particularmente cuando hay que decidir si doblar o frenar, siendo este retardo en los tiempos de la decisión la favorecedora de los accidentes.

El alcohol constituye uno de los principales factores que intervienen en los accidentes y muertes en el sistema del tránsito. Las estadísticas demuestran que los jóvenes mueren más por accidentes ocurridos en las rutas y calles que por enfermedades. (Colombo)

Cada año, se registran 1.24 millones de muertes en el mundo por accidentes de tránsito, según el “Informe sobre la situación de la seguridad vial 2013” de la Organización Mundial de la Salud (OMS). En comparación, en el 2011, murieron 1.7 millones de personas a causa del sida.

Actualmente, los traumatismos causados por percances de tránsito son la octava causa de decesos a nivel global y la primera entre los jóvenes de 15 a 29 años de edad.

Y se estima que para el 2030, los accidentes viales serán la quinta causa de muerte en el mundo, lo que equivale a 2.4 millones de vidas cobradas por año, “si no se toman medidas urgentes”.

Los países de ingreso medio sufren la mayor tasa de mortalidad por accidentes de tráfico.

México ocupa el séptimo lugar entre los 10 países que concentran el 62 por ciento del total de fallecimientos en este rubro.

De hecho, los accidentes de tránsito figuran entre las tres primeras causas de muerte en el país, junto con los homicidios y suicidios, de acuerdo a datos del Consejo

Nacional para la Prevención de Accidentes (Conapra). En el 2011, cerca de 17 mil personas en el país murieron a causa de percances viales.

No hay duda de la urgencia de que cada país disponga de leyes integrales de seguridad vial relacionadas con los cinco factores de riesgo fundamentales aludidos en el reporte de la OMS, como el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, falta de uso de casco por motociclistas, del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención para niños.

Pero habría que considerar la violencia vial como otro detonador de lo que hoy se considera el pan de cada día de cualquier conductor y que, de pasar a mayores, también origina accidentes de tráfico: la agresividad y/o la ira al volante (o lo que en inglés se conoce como "*road rage*").

Ejemplos hay muchos: el conductor que toca el claxon de forma ofensiva al auto que tiene al frente solo porque este tardó unos segundos en arrancar. Aquel que se desquita con otro automovilista cuando se percata de que este lo intenta rebasar, porque se cambió de carril "a la brava" sin haber puesto una direccional o por no respetar la distancia mínima de seguridad.

Pero también está aquel que ante el menor desliz de otro conductor, responde mediante gestos obscenos o baja la ventana para gritar palabras altisonantes. O lo cierra como "venganza" mientras conduce de forma colérica.

Otros altercados entre conductores incluso se intensifican al grado de terminar en disparos que se traducen en muertes.

En breve, hay conductores que se toman sumamente personal los pasos en falso que "dan" los consultores en la calle. Y ese es el problema.

En cualquier momento se puede errar al conducir. Por ello, nunca se está exento de provocar a (y ser víctima de) un conductor agresivo, cuya conducta también lo pone en riesgo de sufrir un accidente que puede ser fatal.

❖ ¿Por qué la furia de los conductores?

De acuerdo a las investigaciones de Emil Coccaro, profesor de psiquiatría de la Universidad de Chicago, conducir de forma violenta con toda la intención de perjudicar a otros automovilistas –una forma extrema de la conducción agresiva– puede ser síntoma de lo que se conoce como Trastorno Explosivo Intermitente (IED, por sus siglas en inglés).

La Clínica Mayo señala que el IED se caracteriza por “repetidos episodios de impulsividad, agresividad, comportamiento violento o ataques verbales de ira, en los que reaccionas de forma desproporcionada con respecto a la situación”.

Pero los síntomas de este trastorno de la conducta no se limitan a la conducción colérica. “(...) el abuso doméstico, lanzar o romper objetos, u otros berrinches pueden ser signos del trastorno explosivo intermitente”.

Coccaro explicó a NPR que las personas con el IED son de mecha “muy, muy corta, por lo que si sucede algo con lo que no estén contentos, no cuentan con mucho tiempo para pensar en otras maneras de manejar su reacción a ello”.

El problema con quienes sufren el IED es que tienden a percibir que otros los quieren perjudicar, por lo que suelen responder a la defensiva.

“Por lo general, estas personas perciben un desaire cuando nada fue intencionado y ‘estallan’, o se frustran por algo o un rechazo y ‘se salen de sus casillas’”, describió Coccaro en LiveScience.

Y el problema surge cuando coinciden el conductor agresivo –que no necesariamente padece IED– y el poder y la zona de confort que cualquier conductor siente al ir al volante.

“Estás en el auto, y es una especie de arma, y estás en un ambiente protegido, y crees que nadie va a poder llegar a ti”, dijo Coccaro a la revista Pacific Standard.

“Entonces, si se te cruza otro conductor, puedes sentir que le puedes pintar el dedo sin tener alguna consecuencia directa”, agregó.

Pero el especialista también advirtió que las personas no tienen idea de cómo va a responder el otro conductor a esa provocación. “Les digo a las personas todo el tiempo, ‘no asumas que la otra persona eres tú’, no sabes qué tan locos estén. No sabes si ellos tienen un arma en su guantera”.

❖ **Conducir sin los efectos del ‘road rage’**

La conducción colérica también debe ser objeto de campañas para prevenir accidentes de tránsito que ponen en riesgo la vida tanto de conductores como transeúntes.

Al igual que el amigo que toma el rol de conductor designado en una noche de fiesta, no estaría de más considerar la puesta en marcha de medidas que exijan a terceros tomar las riendas del volante cuando, por ejemplo, el dueño del auto pareciera estar irritable, “prendido” después de una discusión acalorada o simplemente a la defensiva tras un mal día.

Un conductor designado como aquel que le quitaría las llaves a ese amigo que está pasado de copas y que insiste en conducir.

O implementar medidas preventivas como las que propuso un equipo de investigadores del Centro de Adicciones y Salud Mental de la Universidad de Toronto, en un artículo publicado en el 2006 en la revista científica *Trauma, Violence & Abuse*, como “cambios legales encaminados a aumentar las sanciones por la conducción agresiva”.

Así como educar al público “acerca de cómo evitar situaciones que favorezcan la rabia de los automovilistas”.

También sugirieron aumentar los “esfuerzos de prevención que apunten a cambios sociales a largo plazo, haciendo énfasis en modificaciones estructurales, como reducir la congestión vial, disminuir el estrés del conductor o promover el transporte público”.

❖ Ciegos al volante

De acuerdo a diversos estudios psicológicos realizados a la fecha sobre la conducta al volante, estos son algunos de los errores que se suelen cometer al conducir y que promueven la violencia vial:

1. Sobrestimamos nuestra seguridad. Ya que no dudamos en actuar con hostilidad ante cualquier error de otro automovilista.
2. Asociamos los deslices de los conductores con su personalidad o falta de capacidad para manejar.
3. Excusamos nuestras faltas al conducir.
4. Asumimos que el otro conductor es como nosotros, sin considerar cómo pueda reaccionar ante la menor provocación. (Rodríguez, 2014)

Un acontecimiento importante en la vida humana es la muerte, los humanos nacen, crecen, se casan o no, y mueren, es el final, nadie quiere morir, y nadie quiere que nadie muera, pero los jóvenes pasan por una etapa donde se creen invencibles, y hay muchas situaciones donde arriesgan sus vidas.

Uno de los principales casos de mortandad en la población son los accidentes en automóvil, el ser humano no fue creado para andar en cuatro ruedas, y es inevitable que existan estos tipos de accidentes, solo se pueden tener medidas de control para disminuirlos, hay muchas causas que pueden propiciar estos accidentes, pero la que más llama la atención es por conducir en estado de ebriedad, porque el alcohol quita parte de las capacidades físicas y cognoscitivas, y la población en general es víctima de este tipo de accidentes, ya sea que choques por manejar en este estado, o atropellar a una persona a causa de su alcoholismo, también si se acompaña en el mismo vehículo con una persona que maneje en este estado.

Nadie se interesa para que los jóvenes dejen el alcohol, ellos son las principales víctimas en este problema, no dejen de beber tan fácilmente, y aunque hay campañas de concientización, realmente no les toman importancia, además por su parte, a las

compañías cerveceras, no les conviene que haya campañas en su contra, pero como empresarios, necesitan reivindicar su imagen, una corporación no puede permitir que hayan comentarios por ahí, que digan, que el alcohol es el culpable de muchas muertes, y las empresas cerveceras son las culpables, por eso muchas de estas han hecho campañas, que en llaman la atención, los comerciales del conductor designado, una gran campaña de mercadotecnia social.

La campaña del conductor designado, es un programa exitoso que nació en Estados Unidos, es una perfecta campaña de mercadotecnia social, consiste en que una persona no va a consumir alcohol y se hará cargo de manejar y llevar a sus compañeros a sus hogares para que ellos no manejen, eso reduce considerablemente un accidente automovilístico (aunque siguen existiendo otros riesgos) es una solución para todos, además de crear una cultura de conductor designado, concientizan a las personas sobre los daños que esto puede ocasionar, para que en verdad tomen en consideración un conductor designado.

Los jóvenes miran mucho la televisión, inclusive los comerciales que presenta, y es ahí donde entran estas campañas.

En este sentido la televisión también es mediadora, “la televisión media en la elaboración del conocimiento de la realidad y en la valoración de la realidad” (Serrano, p. 41), hay programas que muestran accidentes automovilísticos y sus graves consecuencias, la mayoría de estos programas están explotando el morbo de los públicos que los ven, sin embargo, de alguna manera contribuyen a valorar la realidad, al ver estos programas, se crea un miedo a estos accidentes, es por eso que se maneja con precaución, aunque no sean lo ideal para crear conciencia. Los comerciales del conductor designado hacen lo mismo, crean una realidad y representan el crudo mundo de los accidentes automovilísticos a causa del alcohol en sus telespectadores.

Estos comerciales enjuician a las personas que manejan en estado alcohólico, muestran fracasos y desgracias ocasionados por dichos accidentes, las personas pueden percibir estos juicios realizados por estos comerciales, ellos creen que los comerciales son útiles, porque ven que los previenen de sufrir estos accidentes, sin

embargo, es desalentador decir que no los toman en cuenta, a pesar de tomar conciencia, no creen que esto sea probable que les pase, es más fácil que los niños al crecer sientan que no deben de manejar en este estado, porque ellos captan y utilizan la información que les presentan, sin embargo, estos dan esperanzas de resultados a largo plazo, que en la realidad es cómo funcionan las campañas de esta clase, del tercer sector.

En México hay muchos comerciales de conductor designado, muchos los confunden con los comerciales de concientización sobre tomar y manejar a la vez, y al final de cuenta ambos cumplen un mismo propósito, disminuir los accidentes viales a causa del alcohol.

En muchos anuncios de televisión dan una representación de la realidad, esta realidad que es interpretada por los tele espectadores ejercen una gran influencia respecto a su comportamiento.

Dentro de estos comerciales, se pueden citar muchas frases, que de hecho, son parte ya de la cultura y que son escuchadas muy frecuentemente dentro las instituciones culturales en México (que es el caso de las instituciones más liberales), las más recurrentes son; evita el exceso, tu no estas hecho para chocar, elige un conductor designado, todo con medida nada con exceso entre otras.

La televisión está basada en hechos reales, nos muestra la realidad social, no todos los programas respetan este hecho, sin embargo, a diferencia del cine, la televisión fue creada para informar, era como una extensión del teléfono, aunque hoy en día, el cine y la televisión comparten muchas similitudes, los comerciales de conductor designado, nos representan la realidad del problema, de una forma simbólica, es decir, están basados en hechos reales, aunque en la realidad los muñecos de prueba no tienen vida, están representando a los humanos de verdad, aunque la mayoría considera cierto este hecho, muchos creen que no dicen la verdad, otros que la exageran y otros al contrario, que les falta contundencia, en México las cifras y la información que presentan es real, la gente no confía en la televisión, y por lo tanto, no confían en estos comerciales, lo cual es malo, porque si están basados en la realidad.

La campaña está dirigida a los jóvenes en gran parte, ya que en los comerciales de esta, los modelos utilizados son los jóvenes, ellos son considerados como los que viven de fiesta y los que manejan en estado de ebriedad, así que ellos son los protagonistas.

El telespectador (en este caso los jóvenes) observa una realidad presentando en un conjunto de imágenes y sonidos, que llaman su atención, ellos descifran los códigos y actualizan el mensaje que el televisor les envía, no todos tienen las mismas capacidades de comprender estos mensajes y no comprenden porque les están enviando esas imágenes en lugar de otras que piensan que serían más adecuadas, los comerciales de conductor designado están de igual manera codificados, y los jóvenes que los observan, creen que la información es muy pobre, aunque capten su atención, lo toman como burla, simplemente no pueden creer que a ellos les va a pasar lo mismo, y aunque se identifican, al momento de estar festejando, se los olvida que no lo deben hacer, o más bien, hacen caso omiso de esto, “el aparato televisión se instala entonces como el único mediador entre el acontecer y la percepción” (serrano, p. 52) entonces, la función mediadora de estos comerciales, es percibida simplemente como una realidad actual, que no es relevante, y que no es precisamente lo que podría pasar, cuando en realidad están cumpliendo una función social, lamentablemente, la mayoría de ellos no creen en estos comerciales porque no han vivido una experiencia de esa clase y si esa es la única manera, se convierte en una situación muy difícil para hacer conciencia.

Este problema, afecta de misma manera a hombres y mujeres, aunque principalmente los jóvenes hombres son los modelos de estos comerciales, las mujeres, están implícitas en los comerciales, siendo acompañantes, así que no están fuera de estos problemas, aunque es un poco sexista que dibujen que los hombres manejan y las mujeres son las acompañantes, la realidad es que ambos manejan y nos llevan a nuestro destino por igual.

La televisión es un mecanismo de control social, para el espectador el televisor solo es el televisor, es decir, solo es un medio de entretenimiento que nos mantiene informados, e ignoran los efectos que estos tienen en la vida cotidiana.

La capacidad de influjo social a través del control social de los modelos cognitivos, se ha subestimado mientras que los especialistas en la comunicación han pensado que la influencia de los medios podría ser interpretado como un proceso de información o desinformación (Serrano, p.55).

Es por la naturaleza misma de control que tiene la televisión, es el principal medio para promocionar al conductor designado, como ya se ha mencionado antes, la finalidad de las campañas sociales es cambiar conductas, y que mejor que el medio que nos ha cambiado el comportamiento a lo largo de los años desde casi su invención.

En México el conductor designado, aún está en proceso de éxito, lamentablemente no han podido lograr que la mayoría de los jóvenes se conviertan en conductores designados, ya muchos toman conciencia, y prefieren tomar un taxi, para no beber, esto es bueno, porque si se ha cumplido el propósito, aunque muchas veces se les olvida que no deben hacerlo, en su mente, ya están conscientes de que es malo manejar y beber al mismo tiempo.

Entonces se puede decir, que los jóvenes conocen los comerciales de conductor designado, pero no les prestan relevancia, sin embargo poco a poco se esperan resultados positivos, y gracias a la televisión como mediadora, se puede esperar que sea creada una cultura de conductor designado, de esta manera no se podría decir que la televisión solo daña a la sociedad.

El automóvil se ha convertido en un compañero inseparable en nuestras vidas y en protagonista indiscutible de la sociedad contemporánea. Conducir un vehículo es una actividad imprescindible, como lo demuestra el número de millones de automóviles que hoy “pueblan” la tierra, o el hecho de que la utilización de vehículos con motor sea el principal medio de transporte en los países más desarrollados, ofreciendo un grado de movilidad sin precedentes, poniendo tiempo y espacio a nuestro alcance.

De hecho, se puede decir que el uso masivo del automóvil ha generado una profunda transformación física, psíquica, ecológica, económica, social y cultural en los países industrializados, por lo que supone de libertad individual de desplazamientos, con la

modificación de los hábitos y conductas, tanto en el entorno laboral como en la ocupación del tiempo de ocio, propiciando actividades talos como el turismo individual, familiar y colectivo, y generando en última instancia una “cultura” diametralmente distinta a la de la pre motorización.

En el plano económico, la motorización a la que hemos llegado representa tal intensidad que hace difícil su evaluación. La industria de fabricación de automóviles que, directa e indirectamente, emplea en el mundo a millones de trabajadores, con una facturación de billones de dólares, constituye sin duda la rama industrial más importante y que, por ello, genera una gran traslación económica en las industrias auxiliares, de transformación, de materias primas y de componentes, entre los que destaca el sector industrial de extracción y refinado de petróleo, así como la irradiación que produce en sectores comerciales y de servicios afines o derivados de la automoción.

Sin embargo, pese a que la motorización ha marcado un importante hito en la calidad de vida, para quienes disponen de un automóvil, la cada día mayor masificación de los vehículos privados, junto con el transporte colectivo de superficie en las grandes ciudades y al transporte de mercancías y de viajeros por carretera, para los poderes públicos y para la sociedad en su conjunto, de los que son muestra la contaminación ambiental y acústica o los atascos y aglomeraciones en las grandes ciudades.

“Los accidentes de tráfico causados por conductores en estado de embriaguez en Colombia se redujeron un 46% desde que entró en vigor la ley 1.696 de diciembre pasado, que endurece el castigo para quienes conducen bajo los efectos del alcohol.

El número de víctimas mortales se ha reducido en un 62 % y el de heridos ha caído un 45 % con la nueva ley, según el director de Tránsito y Transporte de la Policía, general Carlos Ramiro Mena” (Anónimo, Noticias Terra, 2014).

“Luego que entrara en vigencia la ley que endurece las penas y sanciones a los conductores borrachos, Asobares reportó un incremento del 45 por ciento en las solicitudes de conductores elegidos o designados.

2.3 LOS RIESGOS DE CONDUCCIÓN: LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO

Con todo, el problema de mayor magnitud, porque afecta al aspecto humano y social, producido por la masiva eclosión de vehículos con motor, es sin duda los accidentes de tráfico, que se traducen en numerosos muertos y heridos, y en altos costes económicos.

Es evidente pues que para potenciar las ventajas que ofrecen la motorización y los beneficios que obtenemos con su uso, debemos de minimizar sus aspectos más negativos. Es decir, con el concurso de la ciencia, los poderes públicos, las sociedades y en última instancia las personas, se debe de contribuir al objetivo de reducir los índices de siniestralidad que se sufren actualmente, que deberían conceptualizarse como inaceptables.

2.3.1 LA MAGNITUD DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO

La enorme cantidad de datos estadísticos sobre los accidentes de tráfico, que publican anualmente los organismos pertinentes en diferentes países, nos informan detalladamente sobre los tipos de vehículos y usuarios implicados en los siniestros, así como el tipo de vía o entorno donde ocurre el accidente, circunstancias en las que tiene lugar, etc. A partir de dichos datos se pueden detectar, analizar y considerar una serie de tendencias que permiten determinar aspectos como la magnitud de los accidentes de tráfico, cuándo y dónde se producen, quienes son los grupos de mayor riesgo o cuales son los tipos de infracciones más usuales, etc., para poder realizar posteriormente intervenciones de tipo global y/o puntual.

A continuación se dan algunos datos globales de interés general sobre la accidentalidad. Aunque algunas de estas cifras carezcan de exactitud (dado lo difícil que resulta obtener datos precisos de los otros países), se considera que pueden ser de gran utilidad, entre otras cosas porque pueden contribuir a mostrar la magnitud del problema al que se enfrenta, que es realmente el objetivo que se pretende.

Según estadísticas recientes de la Organización Mundial de la Salud (OMS), se calcula que al año mueren en el mundo unas 700,000 personas, siendo más de quince millones

los heridos anuales. Otros datos nos indican que en el siglo XX casi 35 millones de personas han perdido la vida como consecuencia de un accidente de tráfico y más de mil millones han sufrido heridas.

Tan solo en la Unión Europea, los muertos en accidente de tráfico, entre ciudades y carretera, muchos años de esta década fueron más de 60,000, estimándose una media anual en más de 150,000 inválidos temporales o permanentes. Se calcula que cada hora que pasa mueren en las carreteras-ciudades europeas unas 7-8 personas.

En EE.UU. ha habido años en el pasado en los que murieron casi 100,000 personas entre ciudades y carreteras. En 1997, por ejemplo, fueron 41,967 las personas que perdieron la vida en un accidente y 3, 399,000 resultaron heridas. Un promedio de 115 personas al día, una cada 13 minutos (NHTSA). En este país, los accidentes de vehículos con motor son la principal causa de muerte antes de los 34 años.

2.3.2 LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO: UN PROBLEMA HUMANO, UN PROBLEMA DE SALUD

De los datos anteriores se desprende que en la actualidad los accidentes de tráfico son un problema de salud de proporciones pandémicas, adquiriendo un dramático protagonismo en los índices de mortalidad. De hecho, los accidentes de tráfico se caracterizan por ser el problema de salud pública que ha experimentado el incremento más elevado en tasas de mortalidad. Más de la mitad de las muertes debidas a lesiones (excluyendo las intencionales) y la mitad de las incapacidades permanentes, asociadas a lesiones traumáticas de la medula espinal, son consecuencia de accidentes de tráfico. Además, a las víctimas mortales han de añadirse las personas que resultan heridas. Según la Organización Mundial de la Salud, por cada muerte en accidente de tráfico se producen al menos 15 heridos de cierta gravedad.

Según un reciente informe de esta organización, en los próximos 25 años, los dos problemas de salud más graves con los que tendremos que enfrentarnos serán las enfermedades mentales con sus secuelas y los accidentes de tráfico.

Pero la gravedad de los accidentes donde más se aprecia es si los comparamos con otros problemas de salud. Si atendemos a las principales causas de muerte según los años potenciales de vida perdidos, un indicador de muerte prematura, los accidentes de tráfico se han convertido en el primer problema sanitario del mundo, ya que duplican a determinados tipos de cáncer o enfermedades cardiovasculares. Ello se debe principalmente a que ninguna enfermedad diezma en estos momentos a la juventud con tanta intensidad como los accidentes de circulación.

Resulta curioso en este contexto de la accidentalidad de tráfico como la Organización Mundial de la Salud (OMS) define el accidente como un problema de salud; sin embargo, los expertos coinciden en que a diferencia de otras grandes enfermedades, como el cáncer, las enfermedades cardiovasculares y el SIDA, el accidente tiene sin duda los mayores niveles de evitabilidad, por lo que las investigaciones e intervenciones deben dirigirse hacia la prevención, como modelo de salud prioritario.

2.3.3 LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO: UN PROBLEMA SOCIAL, UN PROBLEMA ECONÓMICO

Aparte de lo comentado anteriormente, los diferentes tipos de costes asociados a los accidentes son muy elevados. Con respecto al coste social es obvio que las vidas humanas es el primer objetivo de cualquier medida de seguridad. Sin embargo, no debemos menospreciar los enormes costes económicos derivados del gasto del accidente en sí, que en los países desarrollados viene a significar en términos de PIB cerca del 2%, si tenemos en cuenta las bajas laborales, la incapacidad laboral, el absentismo, la pérdida de productividad, la asistencia sanitaria (10% de ocupación de las camas hospitalarias con una estancia media de 10,7 días), la reparación de los daños materiales, las tramitaciones, los peritajes, o la atención de todo tipo de secuelas (pensiones por invalidez, orfandad o viudedad, etc.).

2.3.4 ACCIDENTES E INCIDENTES

Se apuntaba anteriormente que la Organización Mundial de la Salud define el accidente como un problema de salud; por ello, hace algunos años esta misma organización adoptó como tema de su campaña anual la fórmula “El accidente no es accidental”.

Nada de cuanto le sucede al individuo a lo largo de su existencia se debe sólo al azar. Incluso los hechos más incomprensibles para nuestra inteligencia obedecen a la causalidad, ya puedan ser desvelada en algún momento, ya permanezca oculta para nuestra comprensión. El accidente siempre ha estado rodeado de una imagen de azar, de generación espontánea e imprevisión implícitas en su propia definición. Sería igualmente irreal creer que los accidentes son cosa del destino o fruto de la casualidad y que, por consiguiente, están fuera de nuestro control y no podemos hacer nada para evitarlos. Estas creencias lamentablemente han predominado en la sociedad gran parte de la historia.

Frente a tales concepciones, los especialistas en este fenómeno descubrieron ya hace mucho tiempo que los accidentes no son en absoluto acontecimientos fortuitos, inevitables, impredecibles y dependientes de la suerte, sino que por el contrario en la inmensa mayoría de los casos siguen parámetros característicos de distribución; es decir, el accidente globalmente es siempre una consecuencia de algún fallo evitable y hasta cierto punto predecible del sistema.

Pero en el tráfico no sólo hay que hablar de accidentes, sino también de incidentes y conflictos. El tipo de eventos al que se hace referencia cuando se habla de conflictos se ha identificado con otros términos como cuasi accidentes, incidentes o accidentes blancos. Los conflictos se equivalen a “accidentes”, es decir, cualquier evento que se puede producir durante la conducción como consecuencia de una actuación o circunstancia insegura y que no ha conllevado ningún tipo de daños o lesiones, pero que comporta un elevado margen de riesgo efectivo durante el transcurso de la tarea de conducción. Pese a lo que se pudiera pensar, esto es extraordinariamente importante para conocer y prevenir muchas dimensiones de la accidentalidad.

El conductor no evalúa muchos de estos incidentes como riesgos o como la antesala de un accidente. Posiblemente por ello, bastantes de estas conductas se normalizan y, las conductas imprudentes que no desembocan en un incidente se estructuran en la experiencia, y, por tanto, se mantienen.

Lo que está claro es que hay una relación directa entre los incidentes y los accidentes, ya que la ocurrencia de los primeros indicaría la probabilidad de que también se den verdaderos accidentes en las mismas circunstancias.

2.3.5 LAS CAUSAS DE LOS ACCIDENTES: FACTORES DE RIESGO

Voltaire afirmaba que: “no existe ninguna cosa tal como accidente. Lo que nosotros denominamos con este nombre es el efecto de alguna causa que no vemos. Si pudiésemos determinar la causa de un accidente tendríamos mayores posibilidades de prevenirlo.”

Siguiendo esta línea de pensamiento, surgen varias preguntas ¿Qué es lo que provoca en último extremo un accidente de tráfico?

- ¿Son los vehículos que conducen inseguros?
- ¿Es la vía y el entorno del tráfico peligroso?
- ¿Es erróneo el comportamiento de los usuarios de la vía?

La respuesta no es fácil. Son muchos y complejos los factores que se encuentran implicados en un accidente. El accidente de tráfico puede considerarse como un fallo en el desempeño de las habilidades requeridas para conducir o una alteración notable de las condiciones de la vía o del vehículo. Los factores que desembocan en un accidente surgen dentro de una compleja red de interacciones entre el conductor, el vehículo y la vía, en unas determinadas condiciones ambientales.

Los accidentes de tráfico no son, pues, el resultado de un factor simple, sino más bien el producto de una conjunción de muchos factores. Por supuesto, no tiene la misma importancia cada variable del entramado multifactorial en la causa de los accidentes; en

todo caso, los factores de riesgo más importantes parece que se asocian en todas las investigaciones con el llamado factor humano, y en segundo lugar los debidos al estado de la carretera y a los elementos del vehículo.

Se han realizado numerosas investigaciones para ver el peso diferencial que pueda tener en la accidentalidad cada uno de los grandes componentes del sistema de tráfico.

Dichas investigaciones indican que entre los factores causantes del accidente de tráfico, el factor humano se encontraba implicado entre el 93 y 71% de los casos; los factores ambientales entre el 34 y el 12%, y las causas debidas al vehículo, entre el 13 y el 4,5%.

En definitiva, a pesar de la importancia de los fallos técnicos de vehículo (frenos, neumáticos, suspensión, dirección, etc.); de los derivados de los factores atmosféricos (oscuridad, niebla, lluvia, granizo, nieve o hielo, etc.); y del diseño de las vías públicas (conservación general, trazado, peralte, anchura, etc.); es el denominado factor humano el que seguramente explica la mayor parte de la varianza en la accidentalidad.

El grave problema que significan los accidentes de tráfico, en cualquier caso muestra que es imprescindible dar los pasos necesarios, desde todos los estamentos implicados en la seguridad vial y desde todos los elementos que la componen -vehículos, vía, supervisión policial y factor humano- para disminuir el dramático precio en vidas humanas, que año tras año paga la sociedad, por su motorizada libertad de movimientos.

2.4 LOS ERRORES HUMANOS EN LA CONDUCCIÓN

Si como demuestra la mayor parte de estudios el factor humano en la conducción de vehículos es el principal elemento explicativo de la siniestralidad, se debe deducir que en la mayor parte de los accidentes hay una actuación humana errónea por parte del conductor.

Entre los fallos humanos que dan lugar al accidente se ha aislado una enorme constelación, difícil de sintetizar. Entre ellos cabe destacar varios grupos:

- *Errores que preceden al accidente*, como los errores de reconocimiento e identificación; los errores de procesamiento y toma de decisiones, o los errores en la ejecución de la maniobra.
- *Agentes directos diversos*, entre los que destacarían las causas físicas como la fatiga, falta de energía, defectos sensoriales, etc.; causas psíquicas como falta de atención, agresividad, competitividad, etc.; estados psicofísicos transitorios por depresión, estrés, etc.; el uso de sustancias tóxicas como el alcohol, drogas, tomar fármacos; las conductas interferentes por charlar, encender la radio, hablar por teléfono, fumar, etc., o la búsqueda intencionada del riesgo y de las emociones intensas, y que generalmente se exteriorizan a través de la velocidad.
- *Agentes inhibidores de la prudencia*, como la adaptación sensorial a la velocidad; la subestimación de la velocidad propia, sobrestimación de la propia habilidad como conductor; pensar que conducir es algo realmente sencillo y poco peligroso; la conciencia del conductor de creer que controla su vehículo a la perfección, observar imágenes y modelos negativos en cine y TV, con vehículos que incitan a conductas temerarias; etc. (Alonso, Montoro, & Esteban, 2004)

2.5 ALCOHOL Y CONDUCCIÓN

Son diversos y numerosos los factores que pueden contribuir a la ocurrencia de un accidente de tráfico. Dentro del contexto de los factores susceptibles de causar el siniestro, el alcohol, según todas las estadísticas e indicios científicos, parece tener una especial relevancia, junto con las distracciones, la velocidad inadecuada y la fatiga. Es por ello que el conocimiento de todo lo relacionado con el consumo de bebidas alcohólicas y la conducción es fundamental para lograr una mayor seguridad vial. Esto justifica el que se dedique un espacio a este tema.

2.5.1 ALCOHOL, SEGURIDAD VIAL Y ACCIDENTES DE TRÁFICO

La presencia del alcohol como factor determinante del accidente ha preocupado desde hace mucho tiempo a los más diversos investigadores, estando todos de acuerdo en destacar su importante contribución a la siniestralidad. Y es que ha sido reiteradamente demostrado que la coincidencia de beber y conducir es causa de un gran número de accidentes, de tal forma que si se dan los dos factores, la probabilidad de que se produzca un siniestro es muy alta.

En general, se puede afirmar que en la constelación de fallos humanos que dan lugar al accidente, el consumo de alcohol parece tener un especial protagonismo. La evidencia epidemiológica acumulada de muchos años indica que el consumo de alcohol por los conductores de vehículos a motor es responsable entre el 30-50% de los accidentes con víctimas mortales, del 15 al 35% de los que causan lesiones graves y del 10% de los que no causan lesiones. Igualmente se ha descubierto un dato preocupante y en general poco conocido: el 30% de los peatones muertos en muchos países presentaban altos índices de alcoholemia.

Estas cifras están confirmadas por numerosos estudios científicos, así como por la Organización Mundial de la Salud y la Conferencia Europea de Ministros de Transporte. Esto ha llevado a afirmar que el alcohol multiplica notablemente el riesgo de accidente de tráfico, ya que como veremos posteriormente modifica la aptitud y la actitud del conductor y en general todas las capacidades psicofísicas que son necesarias para una conducción exenta de riesgos.

Además, es necesario añadir que los datos nos indican que el accidente en que se encuentra implicado el alcohol es de resultados más lesivos, debido en parte a la reducción de la respuesta al trauma (que incrementan el riesgo de sufrir lesiones mortales), así como por las circunstancias que lo rodean: más velocidad, accidente nocturno, vuelcos, etcétera.

Curiosamente, variables personales de naturaleza individual como edad, sexo, estado civil, lugar de procedencia, nivel de ingresos, personalidad, motivaciones, etc., y de

naturaleza supraindividual, la renta per cápita, la religión, los índices de violencia, la disponibilidad de bebidas alcohólicas, entre otras, han demostrado ser diferenciales cuando se ponen en relación con el hecho de haber bebido con la posibilidad de producirse un accidente. Dichas variables interactúan con el alcohol y co-determinan los efectos de éste en la conducción, estableciendo una compleja red de relaciones individuo-alcohol-conducción.

Por otra parte, la conducción bajo la influencia del alcohol está en muchas ocasiones en estrecha relación con la falta de habilidad de afrontamiento ante situaciones emocionales e interpersonales, las características del consumo de alcohol, ciertos rasgos de personalidad, los episodios de estrés emocional agudo y ciertas actitudes ante la conducción.

Se une a todas estas variables un hecho ciertamente peligroso y sobre el que se ha reflexionado poco: la ausencia en bastantes ocasiones de consecuencias aversivas ante la conducta de beber, conducir y sufrir un accidente. En efecto, cuando el conductor, por determinadas circunstancias transgrede la norma y conduce bajo los efectos del alcohol y no ocurre ninguna consecuencia desagradable, sino que por el contrario alcanza metas “satisfactorias” sin accidentes o sanciones, su conducta se verá reforzada y se producirá un proceso de disonancia cognitiva que resolverá con un cambio de actitudes hacia la aceptación del riesgo. Dicho de otra manera, la conducta de conducir y beber, dado que no ha desembocado en nada negativo (accidente o sanción) se instala en el comportamiento. Este es un hecho importante que debería ser tenido en cuenta a la hora de explicar por qué determinadas personas manejan vehículos bajo los efectos del alcohol.

2.5.2 EFECTOS DEL ALCOHOL SOBRE LAS CAPACIDADES PSICOFÍSICAS DEL CONDUCTOR

Tal y como se ha mencionado anteriormente, el alcohol es una de las mayores fuentes de potenciación de la accidentalidad. Ello se debe a que el alcohol produce múltiples alteraciones en casi todas las capacidades psicofísicas de los conductores, alteraciones

que deterioran seriamente la precisión que es necesaria para manejar un vehículo sin riesgos.

Pese a la creencia popular, el alcohol resulta peligroso para la seguridad vial consumido en tasas bajas, ya que en ese caso el conductor no suele tener tanta conciencia del peligro y por lo tanto no adopta las precauciones necesarias y sube su nivel de tolerancia al riesgo. No obstante, con tasas más altas objetivamente se incrementan la posibilidad de sufrir un accidente.

Son tantos los efectos que produce el alcohol en el conductor y las variables que pueden incidir en el proceso, que resulta muy difícil enumerarlas y describirlas todas de una manera completa (Alonso, Montoro, & Esteban, 2004).

El alcohol ocupa sin lugar a dudas el primer lugar en el mundo entre las sustancias psicoactivas que causan serios problemas sociales, ya sea por las tremendas consecuencias que provoca como por el volumen de su utilización.

El alcohol etílico o etanol, componente de todas las bebidas alcohólicas, es jurídicamente –y en esto reside el gran problema del mismo- una droga lícita que se consume y comparte libre y masivamente bajo un fuerte estímulo social y publicitario.

El alcohol está implicado en el 50% de los accidentes de tránsito que provocan muertes o incapacidades definitivas y en algunos países en ciertas franjas etarias (adolescentes y primera juventud) este porcentaje se eleva hasta el 65%.

Por cada muerto hay 5 accidentados que quedan con incapacidades definitivas, es decir con secuelas e incapacidades graves (Delfino, 2008).

Según los expertos éstos son algunos de los efectos físicos y psicológicos cuando una persona ingiere bebidas alcohólicas, lo que lo inhabilita para conducir, pues esto pone en riesgo su vida y la de sus acompañantes.

1. Ligera elevación del estado de ánimo.
2. Sensación de relajación y calor.

3. Disminución de tiempo de reacción.
4. Disminución en la coordinación fina.
5. Alteración ligera del equilibrio, habla, visión y oído.
6. Sensación de euforia.
7. Pérdida de la coordinación motora fina.
8. Alternación mayor del control físico y mental.
9. Intoxicación severa. (Reyes, 2008)

2.6 CONDUCCIÓN PUNIBLE

La conducción punible es cuando se maneja en estado de ebriedad inconsciente de lo que pueda pasar durante su trayecto como chófer de algún vehículo motorizado.

La conducción punible no solo es por manejar en estado de ebriedad, si no también cuando se consumen drogas o cualquier otro alucinógeno.

❖ Causas

La causa de los accidentes por conducción punible es por falta de responsabilidad en las personas que manejan en estado inconsciente, conducen bajo los efectos del alcohol o estupefacientes que dañan el cerebro y deja inconsciente a los conductores.

Aumentar la velocidad en las calles, o manejar en “zig-zag” es la principal causa de los accidentes.

❖ Medidas de prevención

Como principal medida de prevención es el no tomar, o no consumir algún estupefaciente cuando se conduce algún vehículo de motor.

Los diferentes gobiernos han hecho campañas para combatir los accidentes como la del conductor designado, cosa que muy pocos la cumplen y otros no por el mismo

gobierno o autoridades policíacas que no la respetan, otra medida de prevención que se ha implementado muy poco, es el poner taxis a las salidas de antros y lugares donde se ingieran bebidas alcohólicas.

❖ **Riesgo o consecuencia**

El principal riesgo es el atentar contra la vida de terceros al conducir en estado de ebriedad o bajo efectos de alucinógenos, la consecuencia de esto es ir a la cárcel o por sí mismo perder la vida misma o la de los acompañantes en el vehículo.

Los accidentes traen como consecuencia a las personas y al gobierno pérdidas materiales y económicas, daño en las vías de comunicación, pérdida de seres humanos, así como problemas de índole social, dado que un accidente repercute no solo a una persona sino además a la sociedad en general.

En el Mundo entero hoy en día el problema de seguridad vial se ha tornado en un fenómeno social de suma importancia, sin embargo las autoridades no han podido disminuir el número de accidentes a pesar de implementar programas para ayudar a controlar este problema.

Por esta causa se han perdido muchas vidas ya por gente imprudente la cual va alcoholizado o con estupefacientes no se dan cuenta de la realidad que los rodea, pero nosotros podemos evitarlo, haciendo consciencia y orientando a los hijos.

2.7 LEGISLACIÓN NACIONAL

En la Legislacion Hondureña, se ha tratado de regular la Seguridad Vial y sobre todo el Problema de los accidentes de tránsito, a continuacion se presentan todas las leyes que tienen que ver con lo anteriormente mencionado, asi como la punibilidad de los accidentes, cuando tienen como consecuencias lesiones, muertes, daños a la propiedad privada, entre otras.

2.7.1 LEY DE TRÁNSITO

ARTÍCULO 1: La presente Ley tiene por objeto la preservación del orden público, la defensa de la vida, la integridad física de las personas, la protección de los bienes y el fomento del bienestar social, mediante la regulación legal del uso y circulación de los vehículos automotores terrestres y el obligatorio registro policial de los mismos.

Quedan sujetos a sus disposiciones todas las personas que conduzcan cualesquiera tipo de vehículos y sus pasajeros, cuando circulen en carreteras, calles y demás vías públicas o privadas, rurales o urbanas, comprendidas en todo el territorio nacional, y también los peatones; y, en su caso, los propietarios de dichos vehículos, dueños de semovientes o terceros que también hagan uso de dichas vías públicas o privadas.

Las presentes normas comprenden en lo que se refiere aplicable, los estacionamientos de vehículos, públicos o privados, los edificios construidos para estacionamientos de vehículos, los planteles y terminales para el transporte de personas y de carga, las estaciones de servicio de conmustibles y lubricantes, las pistas deportivas, autódromos y demás sitios análogos donde se presten servicios o puedan circular los vehículos.

Esta Ley y su Reglamento son de orden público y de interés social.

ARTÍCULO 2: el ámbito material de validez de esta Ley, comprende:

1. El ordenamiento y señalización vial referente:
 - a) Diseño del ordenamiento; y,
 - b) La señalización del sistema vial
2. El control del tránsito vehicular que abarca:
 - a) Control de la circulación vial;
 - b) Patrullaje y operativos de control;
 - c) Vigilancia electrónica y detección de infracciones cometidas;

- d) Investigación de accidentes;
 - e) Acciones en relación a delitos a la propiedad vehicular; y;
 - f) Planes de emergencia.
3. Las normas de calidad y el desempeño de vehículos que incluye:
- a) Control de cumplimiento de especificaciones de vehículos según sus usos;
 - b) Control de normas y estándares de seguridad en vehículos; y;
 - c) Control de emanaciones de gases y líquidos originados por los vehículos.
4. Las disposiciones sobre la conducción que contiene:
- a) Normativa sobre conducción en centros urbanos y rurales; y,
 - b) Normativa sobre conducción en carreteras y demás vías públicas y privadas.
5. Los derechos y obligaciones administrativos sobre tránsito y conducción que comprende:
- a) Otorgamiento de licencias de conducción;
 - b) Normativa sobre seguro de daños;
 - c) Normativa técnica en la operación de negocios relacionados a servicios y circulación de vehículo; y,
 - d) Disposiciones aplicables a peatones.
6. El marco de infracción y sanciones que abarcan:
- a) Tipificación de infracciones de tránsito;
 - b) Calificación de infracciones; y,

c) Imposición de sanciones administrativas, pecuniarias, limitativas, sociales y resarcitivas.

7. Cultura y educación vial; y,

8. Cualquier otra análoga.

ARTÍCULO 3: La aplicación y ejecución de la presente Ley y su Reglamento le corresponde a la Secretaria de Estado en el Despacho de Seguridad, por medio de la Dirección Nacional de Tránsito, la que coordinará sus actividades con las instituciones que considere necesarias, a efecto de darle fiel cumplimiento a sus disposiciones.

ARTÍCULO 5: Créase en Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), en adelante denominado el Consejo, quien tendrá a su cargo la función de asesorar en la preparación de los planes, proyectos y programas tendentes a reducir los accidentes de tránsito.

ARTÍCULO 6: Son atribuciones del Consejo Nacional de Seguridad Vial:

1. Identificar, concertar y proponer para su respectiva consideración por el Poder Ejecutivo, las políticas, recomendaciones, iniciativas, proyectos, planes, programas y estrategias tendentes a reducir la tasa de accidentes de tránsito y los demás relacionados al logro de los objetivos de esta Ley;
2. Elaborar anualmente, para efectos del Fondo de Seguridad Vial, el listado de programas y actividades que deberán constituir las operaciones del fideicomiso por el que se constituye dicho fondo;
3. Conocer los informes anuales de operaciones de la Dirección Nacional de Tránsito y emitir opiniones sobre los mismos;
4. Realizar acciones de promoción para impulsar programas y actividades relacionadas al tránsito; y,
5. Emitir la reglamentación interna para su funcionamiento.

ARTÍCULO 7: El Consejo de Seguridad Vial está integrado por los siguientes miembros que se desempeñarán ad-honorem:

1. El Secretario de Estado en el Despacho de Seguridad, quien lo coordinará;
2. El Secretario de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI).
3. El Secretario de Estado en los Despacho de Gobernación y Justicia;
4. El Secretario de Estado en el Despacho de Educación;
5. El Secretario de Estado en el Despacho de Salud;
6. El Secretario de Estado en el Despacho de Turismo;
7. Un representante de la Asociación de Municipios de Honduras (AMHON);
8. Un representante del Instituto Hondureño para la Prevención del Alcoholismo, Drogadicción y Fármaco-dependencia (IHADFA);
9. Un representante del Consejo Nacional de Transporte (CNT);
10. Un representante de la Confederación Nacional de Transporte Organizado (CNTO);
11. Un representante del Consejo Hondureño de la Empresa Privada (COHEP);
12. Un representante de la Cámara de Aseguradoras de Honduras (CAHDA);
13. Un representante de la Asociación Hondureñas de Distribuidores de Vehículos (AHDIVA);
14. Un representante de la Cámara de Turismo;
15. El Director Nacional de Tránsito que actuará como Secretario Ejecutivo con derecho a voz únicamente; y,

16. Un representante del Sindicato de Trabajadores y Motoristas del Equipo Pesado.

El Consejo Nacional de Seguridad Vial sesionará cada tres (3) meses en forma ordinaria y de manera extraordinaria cuantas veces lo estime conveniente y la asistencia a este Consejo es obligatoria. Su sede será la Secretaría de Estado en el Despacho de Seguridad.

Los miembros del Consejo no podrán delegar su representación en ningún otro funcionario o persona.

El Consejo funcionará con recursos que con tal propósito serán asignados al presupuesto de la Secretaría de Estado en el Despacho de Seguridad.

ARTÍCULO 8: La Dirección Nacional de Tránsito es la institución del Estado autorizada para dirigir, organizar y ejecutar las políticas de tránsito y seguridad vial en el ámbito nacional, en concordancia con las disposiciones de la Ley Orgánica de la Policía, la Ley de Policía y Convivencia Social, la Ley de Municipalidades y otras normas aplicables.

ARTÍCULO 11: Son atribuciones de la Dirección Nacional de Tránsito:

1. Cumplir y hacer cumplir las disposiciones y políticas emanadas de la Secretaría de Estado en el Despacho de Seguridad;
2. Ordenar y controlar el tránsito, orientado a los conductores y peatones en todo el sistema vial del país;
3. Calificar las infracciones y aplicar las sanciones respectivas y las medidas preventivas conforme se dispone en esta Ley y en lo que corresponde a la Ley de Policía y Convivencia Social y Ley de Municipalidades, extendiendo en su caso las esquelas y notificaciones respectivas;
4. Investigar los accidentes de tránsito, elaborar los informes correspondientes a través de la Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT) y cuando el hecho lo amerite remitirlos al Ministerio Público o a la autoridad competente;

5. Ejercer estricta vigilancia en las carreteras y otras vías públicas, con el propósito de prevenir accidentes y la comisión de delitos en perjuicio de las personas y los bienes en tales circunstancias;
6. Crear, organizar, administrar y operar el Registro Nacional de Conductores en el que se anotaran los datos personales, las infracciones o delitos que hubieren cometido, y toda aquella información que fuere de interés para conocer el historial de los conductores de vehículos;
7. Implementar un sistema de información ciudadana, de atención de reclamos, denunciar y quejas;
8. Realizar operativos policiales en materia de tránsito y control vehicular, incluyendo la vigilancia electrónica;
9. Desarrollar campañas orientadas a la educación vial, crear centros de capacitación vial, parques infantiles de educación vial, y desarrollar campañas de protección al medio ambiente;
10. Adoptar las medidas preventivas y de emergencia en beneficio de la sociedad;
11. Emitir, cancelar, anular o suspender las licencias de conducir según lo dispuesto por esta ley;
12. Practicar y certificar pruebas para detectar el nivel de alcohol, drogas o sustancias psicotrópicas en el organismo, incluyendo las neurológicas, de forma preventiva así como a las personas involucradas en accidentes de tránsito;
13. Emitir las normas técnicas paramétricas en base a las cuales las alcaldías municipales y otras entidades públicas regularán la planificación y diseño vial, así como las formas de circulación de los vehículos, a propuesta de la Comisión Vial respectiva para la aprobación de la Dirección Nacional de Tránsito;
14. Proponer para su aprobación por autoridad competente las normas técnicas y reglamentarias para el tránsito vehicular;

15. Proponer las relaciones de coordinacion con el Registro de Vehiculos del Instituto de la Propiedad (IP) y de la Direccion Ejecutiva de Ingresos (DEI), asi como con otras entidades administrativas y jurisdiccionales;
16. Supervisar la capacidad de los vehiculos de transporte publico y de carga, debidamente certificado por la Direccion Nacional de Tránsito (DNT) y de otros usos;
17. Las funciones de policia contemplada en la Ley de Policia y Convivencia Social y en la Ley de Municipalidades cuya aplicación corresponden a la Direccion Nacional de Tránsito (DNT);
18. Solicitar el apoyo a otras direcciones de la Policia Nacional, o las Fuerzas Armadas, cuando lo estime conveniente debiendo la Policia Preventiva apoyar lo inherente en materia de tránsito;
19. Dictaminar previo a la autorizacion por parte de las municipalidades, la ubicación de los puntos, terminales de taxis y autobuses, e igualmente para la ubicación de las estaciones de venta de gasolinera sera por medio de la Secretaria de Estado en los Despachos de Obras Publicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI); y,
20. Las que sean necesarias en el ambito de su competencia para dar cumplimiento a las disposiciones de esta Ley.

ARTÍCULO 60: Son condiciones básicas y obligatorias para la conducción de vehículos en cualquier situación:

1. El conductor debe tener habilidades para conducir, además de encontrarse en estado normal de salud, de ánimo, alegría y libre de cualquier otra condición que limite física o psicológicamente sus habilidades.
2. Observar y respetar la señalización vial y las instrucciones de vialidad.

3. Mantenerse en el carril escogido. Rebasar y hacer cambio de carril en forma excepcional, siempre en el lado izquierdo, nunca en curvas, puentes, pendientes, esquinas o cruces de vías.
4. Observar las disposiciones reglamentarias de seguridad sobre velocidades y distancias entre los vehículos.
5. Extremar precauciones al viajar en condiciones de penumbra u oscuridad en zonas de riesgo.

ARTÍCULO 97: Las infracciones se clasifican como faltas graves a aquellas que generen por imprudencia o actitud temeraria un peligro inminente a la vida de personas y a la propiedad; como menos graves aquellas que sin generar situaciones de riesgo representen un serio irrespeto a la normativa de tránsito y como leves aquellas que irrespetan la normativa menos severa; aplicándose las sanciones según el caso.

ARTÍCULO 98: Son infracciones graves:

1. Conducir sin haber obtenido la licencia de conductor de aprendizaje;
2. Conducir con la licencia suspendida o cancelada por cualquier causa que fuere o que la misma fuere falsificada o pertenezca a otro conductor;
3. Carecer del documento que acredite la posesión y/o la tenencia legítima del vehículo, dando lugar al decomiso del mismo y a la detención del conductor;
4. La carencia de placas por pérdida o extravío de las mismas o usar placas que corresponden a otro vehículo. En el primer caso no se aplicará sanción o decomiso del vehículo, si se comprueba la posesión del mismo o la autorización para su uso; sin embargo, el propietario debe gestionar la reposición de las placas extraviadas y la autorización correspondiente para el uso del vehículo mientras éstas sean restituidas;
5. Circular el vehículo en vía pública a una velocidad superior a la que establecen los avisos o señales de tránsito;

6. Usar la vía pública en competencia de vehículos sin permiso de la autoridad competente;
7. Exceder el límite máximo de velocidad en zonas restringidas, tales como: Colegios, escuelas, iglesias, hospitales, centros deportivos y mercados;
8. Conducir sin guardar las distancias mínimas entre vehículos que establece el Artículo 69 de la presente Ley;
9. Cruzar la mediana o circular conduciendo sobre las aceras;
10. Irrespetar la señal de alto o la luz roja de un semáforo, la señalización vial y otros instrumentos de control de tráfico;
11. Conducir por la izquierda del eje de la calzada demarcada o imaginaria en una vía de doble sentido excepto cuando se esté rebasando a otro vehículo;
12. Salir del carril correspondiente, infringiendo estas normas, conducir haciendo zig zag, rebasar o cambiar de carril en curvas, bocacalles, tramos no permitidos o cuando se obstruya la circulación de otros vehículos;
13. Huir o alejarse sin causa justificada después de participar en un accidente, sin presentarse de inmediato ante la autoridad competente;
14. Alterar o pretender alterar el carné de identificación en el caso de vehículos de transporte público;
15. Conducir en condiciones de salud deficientes o en estado físico limitado que dificulten su capacidad para conducir;
16. Conducir en estado de ebriedad, o bajo la influencia de drogas o estupefacientes, aplicándose en lo conducente las sanciones que establece la Ley de Penalización a la Embriaguez Habitual.
17. Transportar productos en polvo, arena, gravín, aserrín u otros susceptibles de ser esparcidos por el viento sin cubrir dichos materiales con toldos o tapa cargas;

18. Conducir un vehículo que derrame combustible u otros líquidos sobre la calzada;
19. Desatender las señales o advertencias de la policía, cuando ésta se encuentre efectuando cualquier procedimiento policial,
20. Adelantar a otro vehículo por la berma, en curvas horizontales, puentes y cruces no regulados, y al aproximarse a la cima de una curva vertical que presente escasa visibilidad para la maniobra de adelantamiento;
21. Conducir vehículos dotados de dispositivos no autorizados o prohibidos por la Ley que permita burlar los operativos policiales o anular los aparatos de vigilancia de la policía;
22. Transportar cadáveres sin la autorización emitida por la autoridad competente, dando lugar a la detención del conductor y al decomiso del vehículo;
23. No ceder el paso a vehículos de emergencia,
24. Realizar el conductor actividades dentro del vehículo, adicionales a la conducción, que exijan el uso simultáneo de ambas manos o que distraigan la atención del conductor, tales como el uso de teléfonos celulares, aparatos de comunicación, radios y otros;
25. Conducir el vehículo en condiciones mecánicas deficientes en su sistema de frenos, de dirección, motor, y el sistema de transmisión de fuerza,
26. Transportar personas en vehículos tipo pick-up, que no cuenten con accesorios que aseguren a las mismas o excediendo el número reglamentario;
27. No respetar el derecho de preferencia de paso de un peatón;
28. Conducir un vehículo sin las luces reglamentarias,
29. Conducir vehículos diferentes a los permitidos por la respectiva licencia;
30. No respetar el derecho preferente de paso, de otro vehículo o de otros vehículos;

- 31.No ceder el paso en caso de que se realicen procesiones, desfiles, manifestaciones, marchas o cualquiera otra manifestación similar;
32. Que el conductor lleve entre sus brazos a una persona, mascota, objeto, etc., que dificulte la conducción;
33. El uso indebido y abusivo de los dispositivos de emergencia en los vehículos de bomberos, ambulancias, policía nacional, vehículos militares;
34. Que el propietario de un vehículo permita que el mismo sea conducido por una persona carente de licencia o permiso vigentes;
35. Realizar modificaciones en las características del vehículo, conforme a la boleta de circulación, sin haber efectuado la correspondiente notificación a las autoridades competentes;
36. Rebasar sin precaución quitando el derecho de uso de carril a otro vehículo que circula en sentido contrario;
37. Disputar, obstaculizar o realizar cualquier otra maniobra para quitar o restringir el derecho de circulación y derecho de fila sucesiva por parte de vehículos de transporte público de personas; y,
38. Exceder la capacidad reglamentaria de carga y de pasajeros, y sobrepasar la dimensión del vehículo.

ARTÍCULO 99: Son infracciones menos graves:

1. Circular con la Licencia de Conducir vencida;
2. Conducir un vehículo sin los dispositivos reflectantes correspondientes, como cintas adhesivas y otros, esto aplicable a vehículos nacionales o extranjeros destinados al transporte de pasajeros o de carga. El uso de loderas en vehículos de carga, o de transporte que lleven el mismo rodaje en la parte trasera.
3. No reducir la velocidad al aproximarse a un cruce;

4. Adelantar por el lado derecho de la vía, cambiar innecesariamente de carril o hacerlo sin precaución y aviso a otros conductores;
5. Conducir un vehículo sin silenciador, tubo de escape en mal estado o con el tubo de salida antirreglamentariamente;
6. Conducir un vehículo sin cumplir con las normas de regulación de emisión de gases, conforme al Reglamento respectivo;
7. No llevar el vehículo las placas reglamentarias, salvo los casos en que porte permiso extendido por la autoridad competente;
8. Estacionar el vehículo sin causa justificada en lugares no permitidos, tales como áreas exclusivas para discapacitados, en curvas, puentes, calles, aceras, de manera que se dificulte la circulación o se amenace la seguridad de las personas o la de otros vehículos;
9. Que el conductor o el ayudante de los vehículos de transporte público, maltraten de palabra o de hecho a los usuarios;
10. Que los conductores de transporte público se desvíen de la ruta autorizada, sin perjuicio de las sanciones administrativas correspondientes;
11. Que los conductores bajen o suban pasajeros fuera de los espacios establecidos en el párrafo segundo del Artículo 76 de esta Ley;
12. Que los conductores de vehículos de transporte de pasajeros abastezcan de combustible con pasajeros en su interior, conforme a lo regulado por el Reglamento respectivo;
13. Que los vehículos de transporte público de pasajeros circulen con las puertas abiertas;
14. No mantener su posición dentro de la fila de vehículos de acuerdo a su llegada, o adelantando en casos de una fila sucesiva;

- 15.No bajar la luz en carretera al enfrentar o acercarse por detrás de otro vehículo y usar luz alta en zonas urbanas;
- 16.No detener el vehículo antes de cruzar una línea férrea;
- 17.Llevar pasajeros a la izquierda del conductor en los vehículos de transporte público;
- 18.Aumentar la velocidad cuando otro vehículo trate de sobrepasar;
- 19.No portar el carné de identificación de conductor de manera visible, en vehículos de transporte público de personas;
- 20.Llevar pasajeros en las gradas, guardafangos, parrillas o lugares no destinados para tal fin;
- 21.Conducirse más de dos (2) personas en una motocicleta o contraviniendo la norma sobre el uso obligatorio del casco protector del conductor de la moto y su acompañante;
- 22.Circular sin hacer uso del cinturón de seguridad para el conductor y sus acompañantes, y no asegurando la protección de niños menores de cinco (5) años que obligatoriamente tienen que estar en el asiento trasero del vehículo;
- 23.Dañar o alterar las señales de tránsito o instalar señales de tránsito no autorizadas;
- 24.Detener un vehículo en una intersección obstruyendo la circulación sin causa justificada;
- 25.Abandonar un vehículo en la vía pública, respondiendo por el pago del servicio de grúa por su traslado;
- 26.Evadir el sistema de control de peso y dimensiones por parte de los vehículos de carga, así como las estaciones de conteo para estudio de origen y destino o cualquier otra investigación de tráfico; y

27. Transportar niños o niñas menores de doce (12) años en el asiento delantero derecho.

ARTÍCULO 100: Son infracciones leves:

1. Una vez transcurrido el período de matrícula establecido por la autoridad competente, no estar matriculado el vehículo, dando lugar al decomiso del mismo;
2. Estacionarse temporalmente en la vía pública, de tal forma que interrumpa el tránsito;
3. Bloquear u obstaculizar la circulación conduciendo a baja velocidad;
4. Usar dispositivos especiales propios de vehículos de emergencia o de la policía; Adicionar otro tipo de luces no autorizadas;
5. Exceder los niveles de emisiones y ruidos, por el sistema de escape y dispositivos sonoros;
6. Desatender e irrespetar las señales del personal autorizado que se encuentre realizando trabajos de señalización o reparación vial;
7. Negarse a recibir la esquila de infracción;
8. Circular en un vehículo sin limpiaparabrisas, cristales o con la visual obstruida;
9. Estacionar un vehículo a la izquierda contra el sentido de la circulación;
10. Circular sin las respectivas herramientas, llanta de repuesto o señales de precaución, y,
11. El hacer escándalo público por medio del uso de aparatos de sonido en forma estridente y ruidosa en los vehículos incluyendo la bocina.

ARTÍCULO 101: La sanción económica aplicable a los infractores de la presente Ley, será de acuerdo a la escala siguiente:

1. Infracciones graves: Seiscientos Lempiras (L 600.00);
2. Infracciones menos graves: Cuatrocientos Lempiras (L 400.00); y
3. Infracciones leves: Trescientos Lempiras (L 300.00).

ARTÍCULO 102: En las infracciones y calificación de sanciones, se procederá de la manera siguiente:

1) INFRACCIONES GRAVES

- a) Cualquier infracción grave cometida por primera vez dará lugar a la aplicación de la multa correspondiente contemplada en el Artículo 101 de esta Ley. Si hubiesen personas fallecidas o lesionadas se suspenderá precautoriamente la licencia de conducir;
- b) En caso de reincidencia por segunda vez, en el período de un año, se aplicará la multa original aumentada en un cincuenta por ciento (50%) y accesoriamente se suspenderá la licencia de conducir por un período de seis (6) meses; y,
- c) La reincidencia por tercera vez siempre dentro del período de un año, se sancionará con la multa original aumentada en un cincuenta por ciento (50%) y accesoriamente se suspenderá la licencia de conducir en forma definitiva.

2) INFRACCIONES MENOS GRAVES

- a) Cualquier infracción menos grave cometida por primera vez dará lugar a la aplicación de la multa correspondiente contemplada en el Artículo 101 de esta Ley;
- b) En caso de reincidencia por segunda vez en el período de una año, se

aplicará la multa original aumentada en un cincuenta por ciento (50%); y,

- c) La reincidencia por tercera vez siempre dentro del período de un año, se sancionará con la multa original aumentada en un cincuenta por ciento (50%).

3) INFRACCIONES LEVES

- a) Cualquier infracción leve cometida por primera vez dará lugar a la aplicación de la multa correspondiente contemplada en el Artículo 101 de esta Ley;
- b) En caso de reincidencia por segunda vez en el período de un año se aplicará la multa original aumentada en un cincuenta por ciento (50%); y,
- c) La reincidencia por tercera vez siempre dentro del período de un año, se sancionará con la multa original aumentada en un cien por ciento (100%).

Estas sanciones se aplicarán sin perjuicio de las acciones civiles, penales o administrativas correspondientes conforme a ley.

Los vehículos decomisados preventivamente no podrán ser devueltos a sus propietarios sin antes haber cancelado las sanciones administrativas impuestas y ser eximido de otras responsabilidades si las hubiere.

ARTÍCULO 103: El conductor de un vehículo, los pasajeros, los peatones y los terceros serán responsables civil y/o penalmente por los daños, perjuicios, lesiones y muertes que se causaren, si de conformidad a la ley se establece su culpabilidad al ocurrir un accidente de tránsito.

ARTÍCULO 104: El propietario de un vehículo responderá civil y solidariamente con el conductor, por los daños, y perjuicios causados a consecuencia de un accidente de tránsito, cuando éste fuere declarado culpable en el mismo.

Se exceptúa de lo anteriormente dispuesto, el propietario de un vehículo, que lo haya

arrendado, vendido a plazo, sin haber transmitido el dominio o dado en uso, siempre que éste haya convenido contractualmente las estipulaciones necesarias con los interesados, incluyendo un seguro de daños a terceros que adquieran la posesión, el uso o goce sobre el bien objeto de la negociación, para responder ante terceros por los daños y perjuicios ocasionados o que el interesado se obligue en el respectivo contrato, a asumir todas las responsabilidades frente a terceros.

Para los efectos del párrafo que antecede, se comprende a los particulares y a las empresas que legalmente se dediquen a la venta, arrendamiento financiero, renta o alquiler de vehículos.

ARTÍCULO 105: Todo propietario, arrendador, poseedor o usuario de un vehículo que le haya sido robado o hurtado tiene un plazo de veinticuatro (24) horas para interponer la denuncia ante las autoridades policiales, en caso de no hacerlo, responderá civil y solidariamente por los daños y perjuicios que se causen con dicho vehículo, salvo el caso de fuerza mayor, caso fortuito o enfermedad incapacitante temporalmente.

ARTÍCULO 106: La responsabilidad será determinada en consideración del descuido, imprudencia, impericia, negligencia, intención y el incumplimiento de la normativa o indicaciones y puede recaer en el conductor, pasajeros peatones o terceros involucrados, cuando tales circunstancias le sean atribuidas como la causa de accidente.

ARTÍCULO 107: En caso de un accidente de tránsito, en el que se causaren lesiones o muerte a personas, procederá el decomiso preventivo del vehículo o vehículos y la detención del conductor o conductores para su remisión a la autoridad competente, acompañado del informe técnico al accidente, sin perjuicio de las sanciones establecidas en esta Ley.

ARTÍCULO 108: Cuando los daños ocasionados en los vehículos por un accidente de tránsito, sean de menor cuantía, así calificados por la autoridad de tránsito especializada, éstos pueden ser entregados a sus respectivos conductores o propietarios. Si los daños fueren de mayor cuantía a los bienes públicos o particulares,

o causaren lesiones a las personas, se decomisará preventivamente el o los vehículos, quedando a la orden de la autoridad administrativa o jurisdiccional competente.

Además se retendrán la(s) licencia(s) de conducir y se entregaran las respectivas citaciones.

ARTÍCULO 109: Todo conductor, propietario, pasajero o tercero que sea denunciado por un accidente de tránsito, o sea citado por el Departamento de Infracciones y Conciliación, debe presentarse obligatoriamente ante las mismas en el término señalado.

ARTÍCULO 110: Toda persona está en la obligación de informar a las autoridades de tránsito, sobre los accidentes que tenga conocimiento y acudir ante dicha autoridad cuando se le solicitare.

ARTÍCULO 111: Todo conductor de un vehículo automotor que estuviere implicado en un accidente de tránsito, tiene la obligación de detenerse y prestar, en su caso, la asistencia necesaria a la persona o personas que resultaren lesionadas.

Cuando por razones que atañen a su seguridad personal, el conductor del vehículo involucrado en el accidente, se viere en la necesidad de abandonar el lugar donde ocurrió el mismo, deberá presentarse inmediatamente a la Jefatura o Posta Policial más cercana a informar lo ocurrido.

ARTÍCULO 112: Los dueños o representantes legales de talleres de reparación de vehículos están en la obligación de notificar a las autoridades de tránsito, dentro del término de veinticuatro (24) horas, el hecho de haber recibido un vehículo automotor que muestre evidencias de haber sufrido o participado en un accidente de tránsito, en el cual de acuerdo a la naturaleza del daño, se presuma que pudiesen haber resultado lesionados y/o muertos.- El incumplimiento de esta disposición por primera vez, dará lugar a una multa de DIEZ MIL LEMPTRAS (Lps. 10.000.00); y , QUINCE MIL LEMPTRAS (Lps. 15.000.00) , la segunda vez y el cierre del establecimiento por un término de seis (6) meses; y la tercera vez al cierre definitivo del establecimiento.

ARTÍCULO 113: En los contratos de compraventa de vehículos serán aplicables las disposiciones relativas al saneamiento en caso de evicción que establece el Código Civil; o cuando se despoje administrativamente la propiedad de un vehículo a causa de actos realizados por un propietario anterior. Lo anterior sin perjuicio de las actuaciones e investigaciones policiales que por denuncia o de oficio deba realizar la autoridad.

ARTÍCULO 114: El procedimiento administrativo ante el Departamento de Infracciones y Conciliación, se substanciará en forma oral y/o escrita.

ARTÍCULO 115: El procedimiento administrativo puede iniciarse:

1. De oficio por el Jefe del Departamento de Infracciones y Conciliación de Tránsito;
2. A instancia de cualquier ciudadano; y,
3. Por denuncias de las autoridades de tránsito.

ARTÍCULO 116: Al ser detenido el conductor por infracciones, por accidente de tránsito en el que resulten personas lesionadas o muertas, o que haya causado daños a la propiedad, cometidos bajo los efectos del alcohol, narcóticos, alucinógenos, drogas estupefacientes o psicotrópicos, la autoridad correspondiente ordenará que se practique de inmediato, las pruebas neurológicas y químicas, para comprobar esas circunstancias; si la persona rehusare someterse al examen, no se le admitirá posteriormente ninguna prueba, para desvirtuar lo que se demuestre, bajo ese estado, por otros medios.

ARTÍCULO 117: Se instituye la obligatoriedad de la práctica de la prueba neurológica inmediata, sin exceder del plazo de seis (6) horas, del examen científico de alcohol u otras drogas de manera preferente en aliento o en saliva o en su defecto en sangre u orina para determinar la presencia y grado de alcohol o de otras drogas en el organismo humano. El examen o toma de muestras será practicado por parte de los agentes de la Dirección Nacional de Tránsito, a toda persona que conduzca o se proponga conducir un vehículo automotor, cuando el estado de embriaguez fuere manifiesto o cuando resulte de operativos masivos o cuando participare en un accidente de tránsito.

Si la prueba de alcohol o de otras drogas resultare positiva, los agentes policiales podrán prohibir la conducción del vehículo automotor por el tiempo necesario para su recuperación, el cual no podrá exceder de veinticuatro (24) horas a partir de la detención salvo cuando por haber huido del sitio para evitar su detención y como consecuencia comete otras infracciones, el conductor deba ser detenido para ser sometido a procedimiento judicial.

Durante este tiempo el afectado deberá permanecer bajo vigilancia policial, para cuyo efecto deberá ser conducido a las oficinas policiales o retenes respectivos, a menos que se inmovilice el vehículo que conduce por el tiempo fijado o se señale a otra persona que bajo su responsabilidad se haga cargo de la conducción hasta la vivienda del embriagado o drogado, el examen se verificará en los laboratorios de la Dirección de Medicina Forense del Ministerio Público o en su defecto en los laboratorios de la Secretaría de Estado en el Despacho de Salud o centros privados supervisados en todo momento por los servicios de Medicina Forense del Ministerio Público.

En caso que en determinado lugar no existieran los centros anteriormente mencionados, el médico responsable de medicina forense tomará las muestras necesarias y las remitirá al laboratorio, forense publico y/o privado para su análisis. (Congreso Nacional, 2005)

Es importante señalar que en esta Ley hay algunos esfuerzos para detener los accidentes de tránsito, implementando medidas coercitivas como las multas y sanciones, haciendo incluso una reforma para endurecer multas, pero no se ha visto ningun cambio, ademas no se encuentra en ninguna parte del articulado la figura del conductor designado, no se menciona, ni como referencia, ni de manera obligatoria en cuanto al uso por aquellos que salen a alguna fiesta, alguna reunion, o algun bar y consumen bebidas embriagantes. Tambien es importante mencionar que dicha ley no obliga a las personas que tienen vehiculos automotores contraten un seguro de vehiculo de manera obligatoria.

Por tanto, la Ley de Tránsito pareciera que no esta dotada con los mecanismos necesarios para resolver la problemática de los accidentes de tránsito, y es necesaria

una reforma que endurezca las penas e incluya nuevas figuras como las del conductor designado y la del seguro obligatorio de vehículo.

2.7.2 LEY DE LA PENALIZACION DE LA EMBRIAGUEZ HABITUAL

ARTÍCULO 1: Se autoriza a la Policía Nacional, a practicar pruebas de alcoholemias destinadas a determinar la presencia de alcohol en la sangre o en el organismo, a toda persona que conduzca o se apreste a conducir un vehículo, si el estado de embriaguez fuere manifiesto. Si la prueba es positiva, los funcionarios policiales podrán prohibirle la conducción por el tiempo necesario para su recuperación. El cual no podrá ser más de tres (3) horas a partir de la constatación. Salvo cuando, por haber incurrido en la infracción prevista en el párrafo primero del Artículo 2, el conductor deba ser detenido.

Durante este tiempo, el afectado deberá permanecer bajo vigilancia policial, para cuyo efecto deberá ser conducido a las oficinas policiales o retenes respectivos, a menos que se inmovilice el vehículo que conduce por el tiempo fijado o se señale a otra persona que, bajo su responsabilidad se haga cargo de la conducción hasta la vivienda del embriagado.

Al infractor se le sancionará con una multa de medio (1/2) salario mínimo aun (1) salario mínimo y suspensión de la licencia de conducir por seis (6) meses la primera vez, y la reincidencia se castigará con una multa de un (1) salario mínimo a tres (3) salarios mínimos y la cancelación de la licencia de conducir por un (1) año o definitivamente según sea el caso.

ARTÍCULO 2: Sí la persona requerida por sospecha de embriaguez, huye del sitio para evitar su detención, y como consecuencia, comete otras infracciones, ésta será apreciado por el Juez, como un agravante y se estimará como presunción de responsabilidad, que será suficiente para establecer su culpabilidad. En este tipo de asuntos, será Juez competente para conocer, el Juzgado de Tránsito y donde no hubiere el Juzgado de Paz.

El infractor se le sancionará con el doble de la multa impuesta en el caso de reincidencia que establece el artículo anterior y la cancelación definitiva de la licencia

de conducir.

ARTÍCULO 3: Los funcionarios de la Policía Preventiva o de Investigación, deberán tomar las medidas inmediatas para someter al detenido a un examen científico, tendiente a determinar el grado de alcohol en el organismo.

El examen se verificará en los Laboratorios de Medicina Forense del Ministerio Público, o en su defecto, en los Laboratorios de la Secretaría de Estado en el Despacho de Salud o Centros Privados, supervisados en todo momento por los servicios de Medicina Forense del Ministerio Público. En caso de que en determinado lugar, no existieren los centros anteriormente mencionados, el médico responsable de medicina forense, tomará las muestras necesarias y las remitirá al laboratorio forense • público y/o privado, para su análisis.

Si el examen científico, resultara que no ha ingerido bebidas alcohólicas en la escala internacional prohibitiva estimada, por los organismos de salud, la cual será igual o superior a 0.07 Mg.

ARTÍCULO 4: En las reuniones o fiestas que se realicen, en las casas particulares o en lugares públicos, dentro o fuera del área urbana, los particulares o concurrentes que ingieran bebidas alcohólicas, deberán hacerse acompañar de un conductor, que no deberá ingerir bebidas alcohólicas.

ARTÍCULO 5: Se prohíbe a los propietarios de los bares, restaurantes, cafeterías, cantinas y cualesquiera otros centros de diversión o establecimientos en donde se expendan bebidas alcohólicas, permitir a sus consumidores, beber hasta embriagarse o hacerlo a personas que por su comportamiento se presuma racionalmente que se encuentren en estado de ebriedad.

Dicha prohibición se extiende a los que toleren o permitan igualmente, que se cometan escándalos o se provoquen desórdenes dentro del establecimiento.

Se entenderá que se conceptúa o perfecciona el estado de embriaguez, cuando la persona constituya un riesgo para sí mismo y para los demás, las perturbe o

inoportune.

El infractor se le impondrá una multa de un medio (1/2) salario mínimo a tres (3) salarios mínimos mensuales.

ARTÍCULO 6: El propietario, el administrador o el encargado del establecimiento de expendios de bebidas alcohólicas, deberá informar de inmediato a la policía nacional, en caso de que se produzca la situación contemplado en el Artículo anterior y crea que dichas personas pondrán en peligro a la clientela que se encuentre en el local. Cualquier persona además, queda facultada para denunciar el hecho a la autoridad competente.

ARTÍCULO 7: Los propietarios, administradores o empleados de los establecimientos de expendios de bebidas alcohólicas, deberán exigir a sus consumidores que aparentemente tengan menos de dieciocho (18) años, su carnet de identidad u otra identificación que acredite su edad, antes de suministrarles dichas bebidas.

ARTÍCULO 8: Las reincidencias a las infracciones señaladas en los artículos anteriores, se sancionarán con el doble de la multa, la segunda vez; y, la cancelación de la licencia o permiso para vender

ARTÍCULO 9: En todos los centros de educación, se deberá enseñar obligatoriamente el daño que provocan el consumo del alcohol y las drogas en general, ilustrada si fuere posible con imágenes cinematográficas que demuestren las consecuencias perjudiciales de la ingesta a la salud de las personas, de las bebidas embriagantes.

ARTÍCULO 10: Un ejemplar de la presente Ley, deberá mantenerse en lugar visible, y de manera que pueda leerse, en todo establecimiento en que se expendan bebidas alcohólicas.

La infracción de lo dispuesto en el párrafo precedente, se castigará con una multa de medio (1/2) salario mínimo mensual. (Congreso Nacional, 2000)

Esta ley se implemento con el fin de mejorar la problemática de muchas personas que viven bajo la embriaguez habitual, y a causa de esta, se vuelven una carga para la

sociedad. Cabe mencionar que es la única ley que menciona de manera efímera la figura del conductor designado, pero no de manera directa.

Igualmente endurece de alguna manera las sanciones o penas para aquellos que conducen bajo los efectos del alcohol, y remite los casos en los que ya se configuran delitos, o los resultados de las conductas se pueden subsumir en delitos penales, al código penal o civil respectivamente.

2.7.3 CÓDIGO PENAL

ARTÍCULO 105: Todo aquél que incurra en responsabilidad penal por un delito o falta, lo es también civilmente.

ARTÍCULO 107: La responsabilidad civil comprende:

1. La restitución.
2. La reparación de los daños materiales y morales.
3. La indemnización de perjuicios.

ARTÍCULO 109: La reparación del daño material se hará mediante una indemnización pecuniaria que se fijará valorando la entidad de todos los daños patrimoniales causados con la acción u omisión punible, atendiendo el precio de la cosa, y siempre que fuere posible, el valor de afección que haya tenido para el agraviado; y sólo se exigirá cuando no haya lugar a la restitución.

ARTÍCULO 121: El autor de un homicidio culposo será castigado con tres (3) a cinco (5) años.

Si el autor hubiese cometido el hecho como consecuencia de encontrarse en estado de ebriedad o de haber consumido drogas prohibidas por la ley, se castigará con la pena de reclusión de cinco (5) a ocho (8) años.

ARTÍCULO 133: Comete el delito de lesiones quien cause daños que afecten el cuerpo o la salud física o mental de otra persona.

ARTÍCULO 135: Será sancionado con reclusión:

1) De cuatro (4) a ocho (8) años quien cause a otra persona una lesión que le produzca una enfermedad mental o física, cierta o incurable o que lo incapacite permanentemente para el trabajo o le ocasione la pérdida de un sentido;

2) De cuatro (4) a siete (7) años quien cause a otra persona una lesión que le ocasione la pérdida o el uso de un órgano o miembro principal, de la palabra o de la capacidad para engendrar o concebir; y,

3) De tres (3) a seis (6) años si la lesión produce el deterioro permanente de la salud, de un sentido, de un órgano o miembro principal, o si ocasiona un problema permanente para hacer un uso normal de la palabra, o si inutiliza al ofendido para el trabajo por más de treinta (30) días o le ocasiona una deformación permanente en el rostro.

ARTICULO 136: Será penado con reclusión de uno (1) a tres (3) años quien produce una lesión en la que no concurra ninguna de las circunstancias dañinas a que se refieren los tres artículos anteriores pero que ocasiona enfermedad o incapacidad para el trabajo por un término no menor de diez (10) días ni mayor de treinta (30), o que produzca la pérdida, inutilización o debilitamiento de un miembro u órgano no principal o deje cicatriz visible y permanente en el rostro.

ARTÍCULO 138: Las lesiones culposas se sancionarán con una pena igual a la mitad de la correspondiente a la lesión dolosa.

Si el autor hubiese cometido el hecho como consecuencia de encontrarse en estado de ebriedad o de haber consumido drogas prohibidas por la ley, se castigará con las dos terceras partes de la pena aplicable a la correspondiente lesión dolosa. (Congreso Nacional, 1983)

El código penal se aplica de manera supletoria a la Ley de Tránsito, cuando por conducir bajo los efectos del alcohol existen consecuencias que se conviertan en delitos, como el homicidio culposo o las lesiones. Solo hasta ahí se puede observar que

una pena es proporcional con el daño que se ocasiona bajo los efectos del alcohol, siempre y cuando esto sea debidamente probado.

Igualmente no se menciona en dicho código la figura del conductor designado, y solamente se limita, como debe ser, a tipificar los delitos y las penas.

2.7.4 CÓDIGO CIVIL

ARTÍCULO 1365: La indemnización de daños y perjuicios comprende no solo el valor de la pérdida que haya sufrido, sino también el de la ganancia que haya dejado de obtener el acreedor, salvo las disposiciones contenidas en los artículos siguientes.

ARTÍCULO 1366: Los daños y perjuicios de que responde el deudor de buena fe son los previstos o que se hayan podido prever al tiempo de constituirse la obligación, y que sean consecuencia necesaria de su falta de cumplimiento.

En caso de dolo responderá el deudor de todos los que conocidamente se deriven de la falta de cumplimiento de la obligación.

ARTÍCULO 2236: El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado.

ARTÍCULO 2237: La obligación que impone el artículo anterior es exigible, no sólo por los actos u omisiones propios, sino por los de aquellas personas de quienes se debe responder.

El padre, y, por muerte o incapacidad de éste, la madre, son responsables de los perjuicios causados por los hijos menores de edad que viven en su compañía.

Los guardadores lo son de los perjuicios causados por los menores o incapacitados que están bajo su autoridad y habitan en su compañía.

Lo son, igualmente, los dueños o directores de un establecimiento o empresa respecto de los perjuicios causados por sus dependientes en el servicio de los ramos en que los tuvieran empleados, o con ocasión de sus funciones.

El estado es responsable en este concepto cuando obra por mediación de un agente especial; pero no cuando el daño hubiese sido causado por el funcionario a quien propiamente corresponda la gestión practicada, en cuyo caso será aplicable lo dispuesto en el artículo anterior.

Son, por último, responsables, los maestros o directores de artes y oficios respecto a los perjuicios causados por sus alumnos o aprendices mientras permanezcan bajo su custodia. (Congreso Nacional, 1906)

Por último el código civil es aplicado al igual que el código penal de manera supletoria a la ley de tránsito, cuando por conducir bajo los efectos del alcohol, se ocasionen daños a la propiedad pública o privada, y se tenga que resarcir el daño ocasionado.

Y de igual manera en dicho cuerpo legal no se menciona la figura del conductor designado.

No obstante su regulación en la Ley de Policía y Convivencia Social, también se regula en una ley especial denominada Ley de la Penalización de la Embriaguez Habitual.

Por esta ley se autoriza a la policía nacional a practicar pruebas de alcoholemias para determinar la presencia de alcohol en la sangre o en el organismo a toda persona que conduzca o se apreste a conducir un vehículo en estado de embriaguez manifiesto.

Quien resulte positivo, la policía evitará que conduzca, se le aplicará multa y se pondrá a la orden del juez competente. El infractor que huya del sitio para evitar su detención será sancionado con multa. Resultará infractor el que supere la escala internacional prohibitiva, que es igual o superior a 0.07 miligramos de alcohol x 100 miligramos de sangre.

Se reconocen medidas para evitar los accidentes por causa del alcohol, entre éstas se mencionan las que siguen: acompañarse de un conductor que no ingiera bebidas alcohólicas cuando se asista a reuniones en donde el resto de los pasajeros si las ingieran; prohibir a los bares, restaurantes, cantinas, etc., servir bebidas a sus clientes hasta embriagarse; exigir el carnet de identidad a quien sospechen sea menor de

dieciocho años, enseñar obligatoriamente en todos los centros educativos, el daño que provoca el consumo del alcohol y las drogas en general, ilustrando con imágenes cinematográficas que demuestren las consecuencias perjudiciales de la ingesta de bebidas embriagantes para la salud (Orellana Mercado, 2012).

CAPÍTULO III. METODOLOGÍA

Este capítulo se detalla cual será la metodología de investigación, enfoque de la investigación, métodos, diseño de la misma, el tipo que estudio que se hará, la población y muestra que se estudiara, unidades de análisis, técnicas e instrumentos, y las fuentes de información.

3.1 ENFOQUE Y MÉTODOS

Esta investigación tiene un enfoque Mixto ya que se pretende hacer un Análisis de la Figura del Conductor Designado a través de la recolección, estudio y análisis de estadísticas, que serán proporcionadas por las Instituciones que tengan que ver con el tema de accidentes de tránsito y embriaguez habitual; asimismo se contará con datos cualitativos consistentes en la percepción de los involucrados directos, así como lo contenido en el ordenamiento jurídico nacional, en materia de tránsito.

3.2 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

El diseño de la investigación es no *experimental/transversal*, ya que si bien es cierto, se estudiará la figura del conductor designado, que no es muy conocida, implica un esfuerzo con mucha capacidad de análisis y juicio, para conocer un poco más dicha figura, no se pretende el descubrimiento de algo nuevo, ya que por factores de tiempo no se está en la capacidad de realizar, pero de igual forma se analizaran los efectos que tendrá esta figura con la debida regulación legal.

El tipo de estudio es exploratorio, ya que la figura del conductor designado en Honduras no ha sido tan estudiada, es poco conocida, casi nunca utilizada.

Con la presente investigación se pretende profundizar más acerca de dicha figura, se pretende montar las bases para su inclusión en el ordenamiento jurídico, su correcta utilización y que exista la posibilidad de iniciar nuevos estudios, mayor conocimiento, educación e instrucción.

3.2.1 UNIDAD DE ANÁLISIS

Se ha definido como unidad de análisis la Dirección Nacional de Tránsito (DNT), la Legislación nacional vigente en materia de Tránsito y El Instituto Hondureño para la Prevención del Alcoholismo, Drogadicción y Farmacodependencia (IHADFA).

3.2.2 POBLACIÓN Y MUESTRA

La presente investigación tiene como población a las Autoridades de Tránsito, las estadísticas de la DNT y el IHADFA, así como la Ley de Tránsito y la Ley de la Penalización de Embriaguez Habitual.

3.3 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS UTILIZADOS

Las técnicas e instrumentos utilizados en la presente investigación son los siguientes:

Investigación Documental: que consiste en estudiar y analizar la poca información que existe a nivel general acerca de la figura del conductor designado, en las Legislación Nacional, Legislación Extranjera, Libros relacionados a Seguridad Vial, Embriaguez, Conducción Punible.

Datos Estadísticos: que consiste en recolectar, estudiar y analizar la información que tienen las instituciones que se encargan regular la Seguridad Vial, y el alcoholismo.

Entrevista: que consistirá en preguntas relacionadas con el conocimiento acerca de la figura del conductor designado en honduras, en relación a si seria de mucha utilidad la regulación obligatoria de dicha figura, las cuales se realizaran a autoridades competentes y conductores.

3.4 FUENTES DE INFORMACIÓN

Primarias:

- Leyes: específicamente se estudiara la ley de tránsito y la ley de la penalización de la embriaguez habitual, para conocer de qué manera se regula actualmente manejar bajo el estado de ebriedad, y así verificar si es necesaria la regulación jurídica obligatoria del conductor designado.

- Entrevistas: por medio de las cuales se conocerá de parte de autoridades y legisladores la anuencia de implementar la figura del conductor designado en nuestro ordenamiento jurídico.

Secundarias:

- Sitios web: para conocer la legislación de otros países, que se refieran a la figura del conductor designado.
- Diccionarios Jurídicos.

CAPÍTULO IV. RESULTADOS Y ANÁLISIS

En este capítulo se muestran los resultados de las técnicas e instrumentos de investigación utilizados, y el análisis de los resultados que arrojó la investigación.

4.1. RESULTADOS

4.1.1 INVESTIGACIÓN DOCUMENTAL

De la investigación documental, se realizó un estudio y análisis de varias leyes nacionales, que regulan la seguridad vial, y la embriaguez habitual, las cuales son, la Ley de Tránsito y la Ley de la Penalización de la Embriaguez Habitual, las cuales se ha podido observar que facultan a las autoridades a ejecutar políticas para mejorar el aspecto de los Accidentes de Tránsito a causa de la Embriaguez.

La Ley de Tránsito, señala en su articulado la promoción de una educación vial de calidad, que permita la prevención de accidentes de tránsito, así mismo señala la existencia de un Consejo Nacional de Seguridad Vial, el cual está integrado por varias instituciones de diferentes sectores sociales, que velan por una Seguridad Vial real.

De igual manera señala los tipos de infracciones, multas y sanciones para aquellos conductores que manejen bajo los efectos del alcohol.

También señala los mecanismos para determinar si un conductor está en estado de ebriedad.

Señala la instalación de operativos preventivos, para reducir las posibilidades de que se produzcan accidentes de tránsito a causa de la embriaguez.

En la Ley de la Penalización de la Embriaguez Habitual, es más especial y se refiere específicamente a como su nombre lo indica, penalizar a las personas que estén bajo el estado de ebriedad, siendo así un apoyo a la Ley de Tránsito.

Esta Ley menciona no de manera expresa, pero si en otros términos, de la figura del conductor designado.

Igualmente la finalidad de la misma, es agravar un poco más la penalización de encontrarse bajo los efectos del alcohol, y así obtener una prevención y evitar así, tantos accidentes de tránsito.

De manera indirecta o supletoria, cuando existe un accidente de tránsito, y como consecuencia de este, hay lesiones o muertes, se remite a dos Códigos, el Penal y el Civil.

El Código Penal, hace referencia a los tipos penales que se materializan, como consecuencia de accidentes de tránsito, los cuales son, darle muerte a una persona, de manera culposa, estando bajo los efectos del alcohol, el otro tipo penal, son las lesiones, que igualmente, el código, señala las penas privativas de libertad que recibiría una persona que ha sido el participante activo de un accidente de tránsito, y que producto de una imprudencia, a causa de conducir en estado de ebriedad, se tenga como consecuencia muertes o con suerte lesiones.

El Código Penal, también señala que una persona que ha ocasionado un delito, y más en el caso de los accidentes de tránsito, donde en muchos casos se deteriora, la integridad física, o la propiedad privada, es responsable civilmente, y obligado a resarcir los daños que ha ocasionado.

En el caso anterior, el Código Civil, señala esa responsabilidad, la cual debe cumplirla de manera obligatoria, la persona que ha ocasionado el daño.

Como se ha analizado y estudiado, ninguna de las leyes nacionales hablan de manera específica de la Figura del Conductor Designado.

4.1.2 DATOS ESTADÍSTICOS

De los datos estadísticos recolectados en los Archivos de la Dirección Nacional de Tránsito, se harán tablas ordenando los accidentes de tránsito a nivel nacional por tipo y consecuencias desde el año 2000 al 2013, para así tener una idea de la magnitud del problema y sobre todo la necesidad de la aplicabilidad y regulación jurídica de la figura del conductor designado.

4.1.2.1 ACCIDENTES DE TRÁNSITO

A continuación se detallan estadísticas que se obtuvieron a través de la investigación de archivos de la Dirección Nacional de Tránsito, en los cuales se describen la cantidad de accidentes según las causas que los ocasionan, y las consecuencias de los mismos, las cuales representan gran erogación de gastos en los hospitales, pago de incapacidades, entre otras.

Tabla 1. Cuadro estadístico de accidentes de tránsito por causas, a nivel nacional en el año 2000

CAUSAS	TOTAL
NO ATENTO CONDICIONES DE TRANSITO	3537
FALLAS MECANICAS	160
EXCESO DE VELOCIDAD	418
EBRIEDAD	233
IMPRUDENCIA PEATON	302
IMPRUDENCIA PASAJERO	224
NO RESPETA SEÑALES	1066
ESTADO DE CALZADA	97
TOTAL	6037

Fuente: Dirección Nacional de Tránsito

En el cuadro anterior, se puede observar que la principal causa de accidentes de tránsito es no estar atento a las condiciones de tránsito, mientras que la ebriedad es la tercera más baja.

Tabla 2. Cuadro estadístico de accidentes de tránsito a nivel nacional por consecuencias en el año 2000

CONSECUENCIAS	TOTAL
MUERTOS ADULTOS	350
MUERTOS MENORES DE EDAD	192
LESIONADOS ADULTOS	1018
LESIONADOS MENORES DE EDAD	439
TOTAL	1999

Fuente: Dirección Nacional de Tránsito

En este cuadro, los adultos que resultan lesionados como consecuencia de accidentes de tránsito, es la cifra más significativa.

Tabla 3. Cuadro estadístico de accidentes de tránsito a nivel nacional por causas en el año 2001.

CAUSAS	TOTAL
NO ATENTO CONDICIONES DE TRANSITO	4767
FALLAS MECANICAS	362
EXCESO DE VELOCIDAD	688
EBRIEDAD	351
IMPRUDENCIA PEATON	49
IMPRUDENCIA PASAJERO	1040
NO RESPETA SEÑALES	1054
ESTADO DE CALZADA	244
TOTAL	8555

Fuente: Dirección Nacional de Tránsito

En este cuadro suben las estadísticas en relación a las del año 2000, igual la ebriedad es la tercer causa más baja de accidentes de tránsito

Tabla 4. Cuadro estadístico de accidentes de tránsito a nivel nacional por consecuencias en el año 2001.

CONSECUENCIAS	TOTAL
MUERTOS ADULTOS	486
MUERTOS MENORES DE EDAD	142
LESIONADOS ADULTOS	1543
LESIONADOS MENORES DE EDAD	471
TOTAL	2642

Fuente: Dirección Nacional de Tránsito

En este cuadro se observa que ha incrementado el número de muertes y lesionados en relación al año anterior.

Tabla 5. Cuadro estadístico de accidentes de tránsito a nivel nacional por causas en el año 2002.

CAUSAS	TOTAL
NO ATENTO CONDICIONES DE TRANSITO	4608
FALLAS MECANICAS	1123
EXCESO DE VELOCIDAD	1277
EBRIEDAD	299
IMPRUDENCIA PEATON	205
IMPRUDENCIA PASAJERO	90
NO RESPETA SEÑALES	1875
ESTADO DE CALZADA	654
TOTAL	10131

Fuente: Dirección Nacional de Tránsito

En este año bajo el número de accidentes a causa de la ebriedad respecto al año anterior.

Tabla 6. Cuadro estadístico de accidentes de tránsito a nivel nacional por consecuencias en el año 2002

CONSECUENCIAS	TOTAL
MUERTOS ADULTOS	528
MUERTOS MENORES DE EDAD	172
LESIONADOS ADULTOS	1383
LESIONADOS MENORES DE EDAD	555
TOTAL	2638

Fuente: Dirección Nacional de Tránsito

En este cuadro los menores que han resultado muertos por accidentes de tránsito, subió un poco en comparación con el año anterior.

Tabla 7. Cuadro estadístico de accidentes de tránsito a nivel nacional por causas en el año 2003

CAUSAS	TOTAL
NO ATENTO CONDICIONES DE TRANSITO	6464
FALLAS MECANICAS	579
EXCESO DE VELOCIDAD	1791
EBRIEDAD	512
IMPRUDENCIA PEATON	292
IMPRUDENCIA PASAJERO	17
NO RESPETA SEÑALES	1068
ESTADO DE CALZADA	676
TOTAL	11399

Fuente: Dirección Nacional de Tránsito

En este año la imprudencia de pasajeros ha sido la causa más baja de accidentes.

Tabla 8. Cuadro estadístico de accidentes de tránsito a nivel nacional por consecuencias en el año 2003

CONSECUENCIAS	TOTAL
MUERTOS ADULTOS	617

MUERTOS MENORES DE EDAD	166
LESIONADOS ADULTOS	1950
LESIONADOS MENORES DE EDAD	596
TOTAL	3329

Fuente: Dirección Nacional de Tránsito

La consecuencia que menos casos reporto en este cuadro fueron los muertos menores de edad.

Tabla 9. Cuadro estadístico de accidentes de tránsito a nivel nacional por causas en el año 2004

CAUSAS	TOTAL
NO ATENTO CONDICIONES DE TRANSITO	5922
FALLAS MECANICAS	436
EXCESO DE VELOCIDAD	1536
EBRIEDAD	511
IMPRUDENCIA PEATON	342
IMPRUDENCIA PASAJERO	26
NO RESPETA SEÑALES	1204
ESTADO DE CALZADA	661
TOTAL	10638

Fuente: Dirección Nacional de Tránsito

En este cuadro accidentes a causa de la ebriedad es la quinta causa más común.

Tabla 10. Cuadro estadístico de accidentes de tránsito a nivel nacional por consecuencias en el año 2004

CONSECUENCIAS	TOTAL
MUERTOS ADULTOS	696
MUERTOS MENORES DE EDAD	154
LESIONADOS ADULTOS	1999
LESIONADOS MENORES DE EDAD	540
TOTAL	3389

Fuente: Dirección Nacional de Tránsito

La principal consecuencia en este cuadro son los adultos lesionados.

Tabla 11. Cuadro estadístico de accidentes de tránsito a nivel nacional por causas en el año 2005.

CAUSAS	TOTAL
NO ATENTO CONDICIONES DE TRANSITO	6390
FALLAS MECANICAS	198
EXCESO DE VELOCIDAD	1395
EBRIEDAD	692
IMPRUDENCIA PEATON	370
IMPRUDENCIA PASAJERO	14
NO RESPETA SEÑALES	894
ESTADO DE CALZADA	365
TOTAL	10318

Fuente: Dirección Nacional de Tránsito

En este cuadro la segunda causa de accidentes de tránsito es el exceso de velocidad.

Tabla 12. Cuadro estadístico de accidentes de tránsito a nivel nacional por consecuencias en el año 2005

CONSECUENCIAS	TOTAL
MUERTOS ADULTOS	692
MUERTOS MENORES DE EDAD	167
LESIONADOS ADULTOS	2007
LESIONADOS MENORES DE EDAD	513
TOTAL	3379

Fuente: Dirección Nacional de Tránsito

Los muertos adultos es la segunda mayor consecuencia de accidentes de tránsito en este cuadro.

Tabla 13. Cuadro estadístico de accidentes de tránsito a nivel nacional por causas en el año 2006

CAUSAS	TOTAL
NO ATENTO CONDICIONES DE TRANSITO	5131
FALLAS MECANICAS	245
EXCESO DE VELOCIDAD	1550
EBRIEDAD	703
IMPRUDENCIA PEATON	394
IMPRUDENCIA PASAJERO	23
NO RESPETA SEÑALES	859
ESTADO DE CALZADA	379
TOTAL	9284

Fuente: Dirección Nacional de Tránsito

En este cuadro la ebriedad es la cuarta causa de accidentes de tránsito.

Tabla 14. Cuadro estadístico de accidentes de tránsito a nivel nacional por consecuencias en el año 2006

CONSECUENCIAS	TOTAL
MUERTOS ADULTOS	554
MUERTOS MENORES DE EDAD	140
LESIONADOS ADULTOS	1561
LESIONADOS MENORES DE EDAD	446
TOTAL	2701

Fuente: Dirección Nacional de Tránsito

En este cuadro se observa que hubo una reducción de las estadísticas con respecto al año anterior.

Tabla 15. Cuadro estadístico de accidentes de tránsito a nivel nacional por causas en el año 2007

CAUSAS	TOTAL
NO ATENTO CONDICIONES DE TRANSITO	8186
FALLAS MECANICAS	191
EXCESO DE VELOCIDAD	1617
EBRIEDAD	1043
IMPRUDENCIA PEATON	519
IMPRUDENCIA PASAJERO	15
NO RESPETA SEÑALES	902
ESTADO DE CALZADA	325
TOTAL	12798

Fuente: Dirección Nacional de Tránsito

En este cuadro la ebriedad es la tercera causa de accidentes de tránsito.

Tabla 16. Cuadro estadístico de accidentes de tránsito a nivel nacional por consecuencias en el año 2007

CONSECUENCIAS	TOTAL
MUERTOS ADULTOS	797
MUERTOS MENORES DE EDAD	177
LESIONADOS ADULTOS	2518
LESIONADOS MENORES DE EDAD	638
TOTAL	4130

Fuente: Dirección Nacional de Tránsito

En este cuadro los menores lesionados es la tercer mayor consecuencia de accidentes de tránsito.

Tabla 17. Cuadro estadístico de accidentes de tránsito a nivel nacional por causas en el año 2008

CAUSAS	TOTAL
NO ATENTO CONDICIONES DE TRANSITO	9690
FALLAS MECANICAS	381
EXCESO DE VELOCIDAD	2195
EBRIEDAD	1454
IMPRUDENCIA PEATON	478
IMPRUDENCIA PASAJERO	13
NO RESPETA SEÑALES	1427
ESTADO DE CALZADA	794
TOTAL	16432

Fuente: Dirección Nacional de Tránsito

Las fallas mecánicas son la sexta causa de accidentes de tránsito en este cuadro.

Tabla 18. Cuadro estadístico de accidentes de tránsito a nivel nacional por consecuencias en el año 2008

CONSECUENCIAS	TOTAL
MUERTOS ADULTOS	850
MUERTOS MENORES DE EDAD	197
LESIONADOS ADULTOS	2402
LESIONADOS MENORES DE EDAD	432
TOTAL	3881

Fuente: Dirección Nacional de Tránsito

En este cuadro los lesionados son la principal consecuencia de accidentes de tránsito.

Tabla 19. Cuadro estadístico de accidentes de tránsito a nivel nacional por causas en el año 2009

CAUSAS	TOTAL
NO ATENTO CONDICIONES DE TRANSITO	9080
FALLAS MECANICAS	396
EXCESO DE VELOCIDAD	2100
EBRIEDAD	1168
IMPRUDENCIA PEATON	400
IMPRUDENCIA PASAJERO	9
NO RESPETA SEÑALES	1646
ESTADO DE CALZADA	1247
TOTAL	16046

Fuente: Dirección Nacional de Tránsito

La imprudencia de pasajeros es la causa más baja en este cuadro.

Tabla 20. Cuadro estadístico de accidentes de tránsito a nivel nacional por consecuencias en el año 2009

CONSECUENCIAS	TOTAL
MUERTOS ADULTOS	795
MUERTOS MENORES DE EDAD	153
LESIONADOS ADULTOS	2033
LESIONADOS MENORES DE EDAD	465
TOTAL	3446

Fuente: Dirección Nacional de Tránsito

En este cuadro bajo el número de muertos y lesionados respecto al año anterior.

Tabla 21. Cuadro estadístico de accidentes de tránsito a nivel nacional por causas en el año 2010

CAUSAS	TOTAL
NO ATENTO CONDICIONES DE TRANSITO	8151
FALLAS MECANICAS	334
EXCESO DE VELOCIDAD	2031
EBRIEDAD	785
IMPRUDENCIA PEATON	403
IMPRUDENCIA PASAJERO	39
NO RESPETA SEÑALES	1810
ESTADO DE CALZADA	1920
TOTAL	15473

Fuente: Dirección Nacional de Tránsito

La ebriedad es la quinta causa de accidentes de tránsito en este cuadro.

Tabla 22. Cuadro estadístico de accidentes de tránsito a nivel nacional por consecuencias en el año 2010

CONSECUENCIAS	TOTAL
MUERTOS ADULTOS	783
MUERTOS MENORES DE EDAD	154
LESIONADOS ADULTOS	1821
LESIONADOS MENORES DE EDAD	352
TOTAL	3110

Fuente: Dirección Nacional de Tránsito

Los menores muertos es la consecuencia más baja en este cuadro.

Tabla 23. Cuadro estadístico de accidentes de tránsito a nivel nacional por causas en el año 2011

CAUSAS	TOTAL
NO ATENTO CONDICIONES DE TRANSITO	6174
FALLAS MECANICAS	240
EXCESO DE VELOCIDAD	2003
EBRIEDAD	748
IMPRUDENCIA PEATON	368
IMPRUDENCIA PASAJERO	8
NO RESPETA SEÑALES	1882
ESTADO DE CALZADA	1870
TOTAL	13293

Fuente: Dirección Nacional de Tránsito

La tercera causa más alta en este cuadro es no respetar las señales.

Tabla 24. Cuadro estadístico de accidentes de tránsito a nivel nacional por consecuencias en el año 2011

CONSECUENCIAS	TOTAL
MUERTOS ADULTOS	747
MUERTOS MENORES DE EDAD	131
LESIONADOS ADULTOS	1769
LESIONADOS MENORES DE EDAD	298
TOTAL	2945

Fuente: Dirección Nacional de Tránsito

En este cuadro los adultos son los más afectados.

Tabla 25. Cuadro estadístico de accidentes de tránsito a nivel nacional por causas en el año 2012

CAUSAS	TOTAL
NO ATENTO CONDICIONES DE TRANSITO	5997
FALLAS MECANICAS	430
EXCESO DE VELOCIDAD	2314
EBRIEDAD	792
IMPRUDENCIA PEATON	393
IMPRUDENCIA PASAJERO	9
NO RESPETA SEÑALES	2024
ESTADO DE CALZADA	1855
TOTAL	13814

Fuente: Dirección Nacional de Tránsito

La cuarta causa de accidentes de tránsito es el estado de la calzada en este cuadro.

Tabla 26. Cuadro estadístico de accidentes de tránsito a nivel nacional por consecuencias en el año 2012

CONSECUENCIAS	TOTAL
MUERTOS ADULTOS	808
MUERTOS MENORES DE EDAD	153
LESIONADOS ADULTOS	2035
LESIONADOS MENORES DE EDAD	421
TOTAL	3417

Fuente: Dirección Nacional de Tránsito

Los menores afectados es la consecuencia más baja en este cuadro.

Tabla 27. Cuadro estadístico de accidentes de tránsito a nivel nacional por causas en el año 2013

CAUSAS	TOTAL
NO ATENTO CONDICIONES DE TRANSITO	6254
FALLAS MECANICAS	269
EXCESO DE VELOCIDAD	1824
EBRIEDAD	728
IMPRUDENCIA PEATON	439
IMPRUDENCIA PASAJERO	14
NO RESPETA SEÑALES	2177
ESTADO DE CALZADA	1800
TOTAL	13445

Fuente: Dirección Nacional de Tránsito

Las fallas mecánicas son la séptima causa de accidentes de tránsito en este cuadro.

Tabla 28. Cuadro estadístico de accidentes de tránsito a nivel nacional por consecuencias en el año 2013

CONSECUENCIAS	TOTAL
MUERTOS ADULTOS	859
MUERTOS MENORES DE EDAD	146
LESIONADOS ADULTOS	1934
LESIONADOS MENORES DE EDAD	380
TOTAL	3319

Fuente: Dirección Nacional de Tránsito

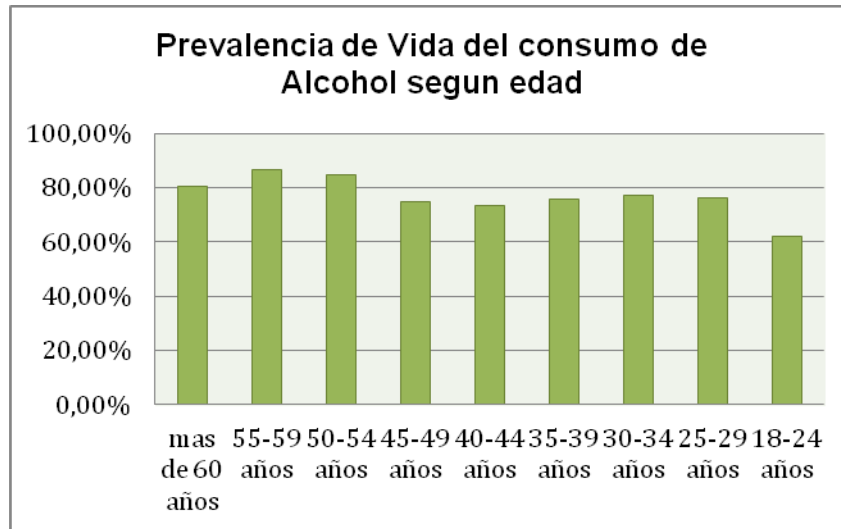
En este cuadro los adultos muertos aumento en comparación al año anterior. Es evidente según los cuadros estadísticos, recopilados de la Dirección Nacional de Tránsito, que los accidentes y las muertes y lesiones van en aumento año con año.

4.1.2.2 MAGNITUD DE CONSUMO DEL ALCOHOL EN CONDUCTORES DE VEHÍCULOS LIVIANOS Y PESADOS DE HONDURAS

A continuación se muestran algunas graficas que fueron obtenidas a través de la recopilación de datos estadísticos del Instituto Hondureño para la Prevención del Alcoholismo, Drogadicción y Farmacodependencia (IHADFA), de un estudio realizado por dicha institución entre diciembre de 2010 y enero de 2011.

El IHADFA realizó el Proyecto Piloto ***Medición del Consumo de Alcohol en Conductores de Vehículos Pesados y Livianos***, en coordinación con la Dirección Nacional de Tránsito, como un esfuerzo para reducir los eventos de tránsito que se suscitan en las diversas carreteras del país, los resultados se muestran a continuación.

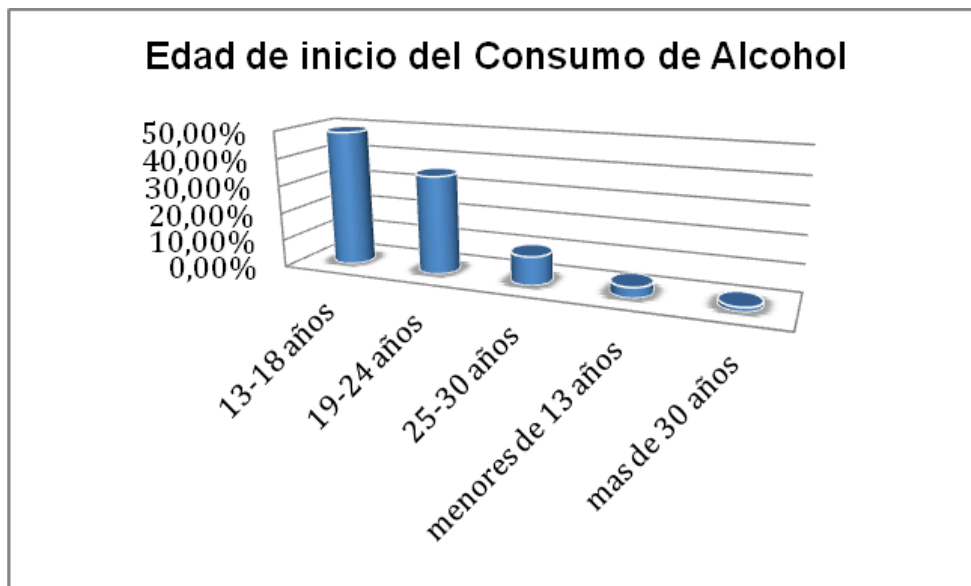
Gráfica 1. Prevalencia de Vida del consumo de Alcohol según edad



Fuente: IHADFA

En este grafico se observan los resultados de la Prevalencia de vida del consumo de alcohol según edad, es decir, conductores que al menos han consumido alcohol alguna vez en sus vidas.

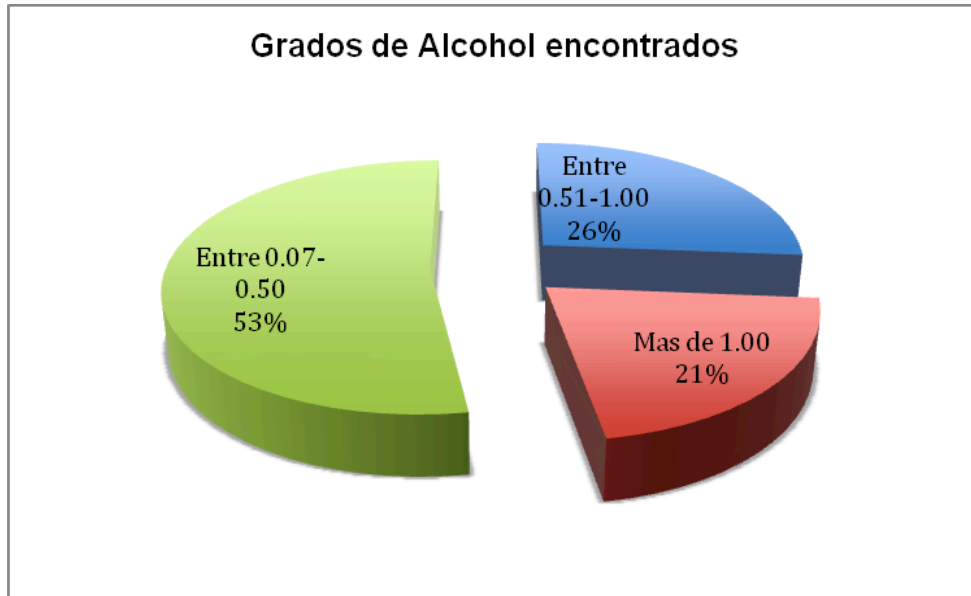
Gráfico 2. Edad de inicio del Consumo de Alcohol



Fuente: IHADFA

La grafica anterior indica los resultados de los conductores que se entrevistaron por IHADFA y a qué edad estos inician a consumir alcohol.

Gráfico 3. Grados de Alcohol encontrados en Conductores



Fuente: IHADFA

En este grafico se puede observar el grado de alcohol encontrado en los conductores que fueron seleccionados por IHADFA para hacer la prueba de alcoholemia.

Se observa según los gráficos anteriores, que la cultura de la embriaguez en la sociedad, es bastante marcada, aumentando lógicamente, la cultura de conducir bajo los efectos del alcohol.

4.1.3 ENTREVISTAS

En relación al análisis de la Figura del Conductor Designado, es muy importante conocer el sentir y pensar de personas que se encargan todos los días de verificar el cumplimiento legal de la actividad de conducir, por tal motivo, se han realizado una serie de entrevistas con autoridades de tránsito y legisladores, quienes han expuesto lo siguiente:

Funcionario de la Dirección Nacional de Tránsito (Comisionado Nacional de Policía):

Al consultarle a este funcionario ¿Qué opina respecto a legalizar la Figura del Conductor Designado en Honduras? Manifestó que dicha figura se tiene como una especie de uso o costumbre, que no está regulada ni en la Ley de Tránsito, ni en el Reglamento, ni en la Ley de Embriaguez Habitual, que si bien es cierto, la Dirección Nacional de Tránsito (DNT) junto con otras instituciones como el Consejo Nacional de Seguridad Vial, Consejo Nacional de Prevención de Accidentes (CONAPRA), IHADFA, coadyuvan esfuerzos en épocas como Semana Santa, las Fiestas Navideñas, evitar conducir bajo los efectos del alcohol, o que si lo hacen elijan otra persona para que maneje, no pasa de eso, de ser una campaña de concientización, apelando a la conciencia de las personas, pero que sería de mucha utilidad que la figura del conductor designado sea exigida de manera legal, ya que hasta ahora, solo se multa o sanciona a la persona que ande manejando bajo los efectos del alcohol, y sería interesante que una vez regulada la figura antes mencionada, también se multe o sancione por conducir en estado de ebriedad y también por no andar con conductor designado, así se agravarían más dichas multas, pero también se debe iniciar con una educación vial formal, para que el conductor designado sea de uso general, cuando las circunstancias lo requieran.

Funcionario de la Dirección Nacional de Tránsito(Comisario de Policía):

Al consultarle a este funcionario la misma pregunta anterior, este respondió: el Director de la Dirección Nacional de Tránsito, ha girado órdenes estrictas a toda la escala básica que realiza operativos en los diferentes circuitos viales y carreteras nacionales, para que sean estrictos con los conductores que al realizarles la prueba de alcoholemia dan positivo, para así reducir la posibilidad de causar accidentes de tránsito, y evitar la pérdida de vidas humanas o lesiones, en tal sentido la policía de tránsito está trabajando a diario, montando operativos en puntos estratégicos de la ciudad, especialmente durante la noche, que es cuando se da la mayoría de accidentes de tránsito, pero que la figura del conductor designado casi ningún conductor la utiliza,

tampoco que no está regulada en la Ley de Tránsito y su Reglamento, y que sería algo nuevo y bueno para la sociedad y la convivencia social, ya que daría mayores posibilidades de reducir accidentes, sería un tema de importancia en la charla que se le brinda a los aspirantes a licencias de conducir, y que se cuenta con toda la anuencia del caso para implementar el conductor designado.

HALLAZGOS EN LAS ENTREVISTAS

En las entrevistas que se realizaron a dos funcionarios de la Dirección Nacional de Tránsito, se encuentra en ambas versiones puntos similares de vista, ya que coinciden en que los accidentes de tránsito son una problemática grande en el país.

Coinciden también, en que la Ley es hasta cierto punto flexible, para con los accidentes de tránsito y los conductores en estado de embriaguez, la cual debería ser más enérgica y agravar un poco más las penas.

También opinan que se ha apelado a la conciencia de las personas para prevenir accidentes, que solamente se redoblan esfuerzos en algunas épocas del año, donde se aumenta el consumo de bebidas alcohólicas, y por ende aumenta el número de accidentes a causa de esto.

Y concluyen en que la Figura del Conductor Designado, vendría a revolucionar la seguridad vial, haciéndola ésta de estricto y obligatorio cumplimiento, pero ampliándola a una educación vial formal, desde la infancia hasta llegar a la edad en la que una persona puede solicitar su licencia de conducir.

4.2 ANÁLISIS

En Honduras durante los años 2005 y 2006 se atendieron 17,726 lesionados lo cual sumado al otro costo de insumos, en los dos últimos años se estima que las lesiones de causa externa (LCE) pueden estar consumiendo alrededor del 39% del presupuesto total del Hospital Escuela, las muertes debido a los accidentes de tránsito presentaron un incremento de 60.2% con respecto al primer trimestre de 2007 mientras que la producción de cerveza aumentó de 260.4 millones en 2003 a 285.4 millones de botellas

de 12 onzas en el 2006. Por otra parte el 8.0% de los accidentes de tránsito tienen como causa principal la ebriedad de los conductores, las lesiones de causa externa (11,144 lesionados) consumieron alrededor del 29% del presupuesto del Hospital Escuela, para el año 2008. La mayoría de los eventos de tránsito ocurrieron en los departamentos de Francisco Morazán y Cortes, siendo los fines de semana los días en que se reportan más eventos, asimismo la carretera del norte (de Tegucigalpa a Puerto Cortes y Trujillo), es la más peligrosa del país según se reportan la cantidad de eventos en los cuales están involucrados vehículos pesados.

Las cifras aumentan, año con año, los accidentes de tránsito, se vuelven más sangrientos, las pérdidas humanas son cada vez mayores.

Es más común entre la gente un adagio popular que más o menos dice así: “Yo manejo mejor estando ebrio, que estando sobrio”, esto hace que la cultura de la conducción en estado de ebriedad, sea una práctica muy usada, y cada vez más peligrosa.

La preocupación de que la juventud, se está convirtiendo en la más afectada por este grave mal, el poco interés de las autoridades, de nuestros gobernantes, de dar una educación vial formal, desde la escuela, hasta la universidad, sumado a esto, se puede ver una inmisericorde emisión de Licencias de Conducir, a personas que tal vez no están debidamente acreditadas para ponerse atrás del volante de un vehículo automotor.

Al salir de la casa o el trabajo, se encuentran muchos conductores del transporte público, y muchos otros particulares transitando por las calles sin ninguna precaución, poniendo en peligro las personas que viajan con ellos, los terceros, y los peatones.

En los Hospitales, y especialmente el Hospital Escuela, aumentan las emergencias, por personas que ingresan con lesiones graves, como consecuencia de accidentes de tránsito, yéndose así un valiosísimo presupuesto, que con una política ambiciosa para prevenir estos accidentes, podría utilizarse de mejor manera en otras emergencias.

La autoridad reconoce, que se ha dejado de lado, la problemática de los accidentes de tránsito, siendo esta muy recordada solamente, en dos ocasiones del año, que traen mucha movilización, una es Semana Santa y la otra Navidad, en las cuales, hay una ingesta de bebidas alcohólicas sin precedentes, movilizaciones masivas de turistas, aumentando igualmente las probabilidades de que ocurran accidentes de tránsito, y más a causa de la embriaguez.

Es por eso, que es imperativo y de mucha importancia, no solamente, para los particulares, sino más bien para los intereses del país, que bajen de manera considerable las tasas de accidentes de tránsito.

Lo cual se puede lograr con la implementación de la Figura del Conductor Designado en el ordenamiento jurídico, ya sea a través de una reforma a la actual Ley de Tránsito, o por medio de una Ley Especial del Conductor Designado.

El Conductor Designado, ha dado muy buenos resultados en Israel, Australia, Canadá, Colombia, Argentina, países que han implementado dicha figura por medio de una Ley y que han visto los resultados, menos muertes, lesiones, y con esto, más presupuesto en los hospitales para atender otros casos, creación de empleos, ya que la prestación del servicio del conductor designado, es dado por compañías de seguros, empresas dedicadas exclusivamente al servicio.

La Figura del Conductor Designado es muy integral, ya que tiene que ver, con la política pública de un Estado, relaciona la Empresa Privada, y los particulares.

Tomando en cuenta los índices altos de accidentes de tránsito a causa de la embriaguez, las muertes que deja, familias desconsoladas, lesiones que le dejan grandes gastos a los hospitales y por ende al Estado, la cantidad enorme de discapacitados que resultan, y estos a la vez se suman al sin número de desempleados del país.

Sin duda alguna el problema de los accidentes de tránsito además de acabar con vidas humanas que son invaluable, estos golpean duramente la economía del país, con los elementos que se han mencionado anteriormente.

Por tanto es de suma importancia e interés la implementación de la Figura del Conductor Designado en el Ordenamiento Jurídico, es decir, que sea regulada a través de una ley especial llamada Ley del Conductor Designado, o a través de una reforma a la Ley de Tránsito, contemplándose como la alternativa más eficaz crear una Ley Especial.

CAPÍTULO V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

En base a los resultados obtenidos por medio de los instrumentos aplicados a los factores clave del tránsito nacional, se plantean las conclusiones y recomendaciones respectivas a las preguntas de investigación.

5.1 CONCLUSIONES

- ❖ Los factores que mas influyen en la resistencia de los conductores a evitar conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos del alcohol como bien lo señalan las estadísticas es la falta de conciencia de parte de los conductores, una falta de educación vial real y formal, la falta de poder coercitivo de parte de las autoridades de tránsito o bien la flexibilidad de las sanciones o multas, estos factores han hecho posible el aumento de el cáncer que significa los accidentes de tránsito.

Tanta es la falta de conciencia de los conductores de transporte publico y privado que hacen suya aquella frase que es muy famosa en el Vox Populi, que reza de la siguiente manera: “Manejo mejor andando ebrio, que andando sobrio”.

Es por tales motivos que los conductores se resisten a evitar accidentes a causa de la embriaguez, ha resultado tan difícil reducir esta conducta y ha sido fácil que alcance grandes cifras.

- ❖ Las principales consecuencias que se ocasionan por accidentes de tránsito, ya sea por conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas, según las estadísticas recopiladas es el numero tan elevado de muertes de adultos y niños, y peor aun la gran cantidad de lesionados adultos y niños que resultan. Además de eso trae consecuencias colaterales y también indirectas, como ser, el aumento de la población con discapacidades físicas, que igualmente produce aumento en el desempleo, ya que se les hace mas difícil optar a un empleo, el aumento del uso del presupuesto de salud o de los hospitales para atender este tipo de emergencias, hasta llegar a utilizar mas del 30% del presupuesto asignado para todas los casos y emergencias. Además las empresas privadas obtienen

perdidas, y mas aun cuando se dedican al transporte publico de carga y pasajeros.

Es muy alarmante el aumento constante año con año de las consecuencias a causa de los accidentes de tránsito, lo cual se ha podido observar mediante las estadísticas.

- ❖ La eficacia de la normativa legal vigente en cuanto a la prevención de accidentes de tránsito se ha podido observar durante la investigación que se ha convertido en algunos casos ineficaz, ya que las estadísticas recopiladas reflejan que ha venido en aumento el numero de accidentes de tránsito, la cantidad de lesiones y muertes como consecuencia, así mismo los funcionarios de la DNT reconocen que no ha existido un interés mas directo para regular dicha problemática, igualmente el estudio de la legislación es claro en cuanto a que no hay medidas de prevención de accidentes como por ejemplo el uso de un conductor designado, solamente señalando en la Ley de Tránsito las sanciones en las que se incurren si se maneja bajo los efectos del alcohol o las drogas, y la Ley de la Penalización de la Embriaguez Habitual, menciona se manera rápida y efímera acompañarse de un conductor designado.
- ❖ La alternativa mas eficaz para evitar la conducción en estado de ebriedad o bajo los efectos del alcohol y por ende la prevención de accidentes de tránsito y sus consecuencias, es en primer lugar la regulación de la figura del conductor designado en la legislación nacional, ya sea a través de reformas a la actual Ley de Tránsito o una nueva Ley Especial que obligue el uso del mismo, en segundo lugar, la implementación de una educación vial real y formal, que se imparta desde la educación primaria hasta la educación superior, en tercer lugar, dotar a la autoridad mediante la Ley con penas y sanciones mas duras que permitan la prevención y cambio de conciencia de los conductores, y en cuarto lugar realizar campañas de socialización y concientización para los conductores actuales.

5.2 RECOMENDACIONES

- ❖ Se recomienda y propone, la ejecución de programas que vayan encaminados a una educación vial real, formal e integral, que inicie por los conductores de transporte público y privado, a manera de prevención, no que solamente se efectúen campañas en época de Semana Santa o de Navidad, ya que es necesario actuar de manera rápida y permanente. Consiguiendo de esa manera certificar a los conductores, creando en ellos una conciencia vial, formada en valores morales y éticos, así como, el respeto a las leyes..
- ❖ Se recomienda para el Estado, la empresa privada y los particulares, tomar medidas que se encaminen a evitar accidentes de tránsito y sus consecuencias, mediante la socialización y concientización de cambio de cultura de manejo, para evitar pérdidas económicas para todos y también pérdidas humanas.
- ❖ Es necesaria la revisión inmediata de la Ley de Tránsito, ya que las penas actuales no son proporcionales, además regular para que estas penas sean aplicadas realmente, y cumplidas a cabalidad.

Se puede endurecer de alguna manera las penas que se están aplicando actualmente, para reducir accidentes de tránsito, a través del poder coercitivo de la autoridad, concientizando a los conductores, que de no hacer caso a la Ley, serán penados rigurosamente, hasta llegar al punto de perder definitivamente sus licencias de conducir, según sea el caso, quedando imposibilitados de por vida, para conducir.

- ❖ Se recomienda una reforma a Ley de Tránsito actual, mediante la cual se obligue a las personas que consuman bebidas alcohólicas, o se encuentren imposibilitados por alguna razón para conducir a utilizar la figura del conductor designado, así como, un seguro vehicular obligatorio para todos los propietarios de vehículos, consiguiendo con esto la reducción de accidentes de tránsito.

También buscar con la reforma, montar las bases para mejorar la educación vial, afianzar una conciencia vial que brinde resultados, y como se mencionó antes,

obtener una nueva generación de conductores, que no se conviertan en un peligro para los demás, en una calle o carretera.

CAPÍTULO VI. APLICABILIDAD

En el presente capítulo, se detalla la propuesta o alternativa más viable para darle fuerza coercitiva a la figura del Conductor Designado.

6.1 INTRODUCCIÓN

La presente investigación se ha llevado a cabo, mediante el estudio y análisis de la Figura del Conductor Designado, realizando esta, a través del estudio y análisis de varias leyes nacionales, como ser: Ley de Tránsito, Ley de la Penalización de la Embriaguez Habitual, estas de manera directa en relación al tema, y el Código Penal y Civil, se manera supletoria.

Además se realizó la recolección de estadísticas proporcionadas por varias instituciones como ser Dirección Nacional de Tránsito, IHADFA, para conocer de manera más clara el problema que motivo esta investigación, encontrando, un cáncer que poco a poco acaba con sueños y vidas humanas, además por si fuera poco, dejando como resultado, personas lesionadas para toda la vida, discapacidades, problemas mentales, que les impide valerse por sí mismos, causando con esto cargas enormes para el Estado, igualmente, el presupuesto de los hospitales se esfuma atendiendo emergencias, que fácilmente podrían prevenirse o evitarse.

El problema de los accidentes de tránsito ha alcanzado magnitudes inimaginables, se ha convertido en un enemigo silencioso para muchos sectores del país.

La lucha debe iniciar hoy, hay que mostrar resultados, a través de varias medidas que se han recomendado, como ser: una verdadera y real educación vial, que vaya dirigida a los conductores actuales, del transporte público y privado, en todas sus modalidades, pero mucho más importante, dirigida a formalizarse y volverse obligatoria en las escuelas, colegios, universidades, para tener a futuro o corto plazo, una nueva generación de conductores certificados, con una conciencia vial, de respeto a los demás, a la vida y la integridad física, y la propiedad privada.

La legislación que se ha sido creada para regular y prevenir los accidentes de tránsito, o conducir bajo la ingesta del alcohol, se ha evidenciado inoperante, ya que a pesar de que existen sanciones, no se ha tomado la debida conciencia.

Por tanto, se recomienda la regulación de la Figura del Conductor Designado, mediante una reforma a la Ley de Tránsito, para que esta le de el carácter de obligatorio a su uso, y reformas a la Ley de Tránsito, para la obligatoriedad de la contratación de un seguro de vehiculo, además reformas a la Ley de Seguros para que las compañías de seguros brinden en sus pólizas el servicio de conductor designado y mediante dicha reforma dar oportunidad para la constitución de nuevas empresas que se dediquen exclusivamente a dicho servicio.

6.2. PROPUESTA DE REFORMAS A LA LEY DE TRÁNSITO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

CONSIDERANDO: que según el estudio y análisis de la Legislación Nacional, especialmente la Ley de Tránsito y la Ley de la Penalización de la Embriaguez Habitual, ha demostrado que no se esta regulando de manera debida la problemática de los Accidentes de Tránsito.

CONSIDERANDO: las estadísticas que manejan la Dirección Nacional de Transito, IHADFA, sobre los altos índices de Accidentes de Tránsito y las Muertes y Lesiones que estos ocasionan, así mismo las perdidas que esto ocasiona a las empresas y al Estado.

CONSIDERANDO: la falta de conciencia y educación vial de parte de los conductores actuales, es necesaria, la regulación de la Figura del Conductor Designado, haciendo su uso de carácter obligatorio,

CONSIDERANDO: que corresponde al Congreso Nacional, crear, decretar, interpretar, reformar y derogar leyes.

POR TANTO:

DECRETA

6.2.1 REFORMAS A LA LEY DE TRANSITO

Incluir en el articulado de dicha ley los artículos siguientes:

ARTÍCULO 1: Créase la figura del “conductor designado”, el que tendrá las siguientes características:

1. Las personas que se movilicen en un vehículo automotor y pretendan consumir bebidas alcohólicas o similares, deberán contar con una persona sobria denominada “conductor designado” que sea capaz y este legalmente habilitado por autoridad competente para conducir el vehículo automotor en el que se transporten.
2. El conductor designado deberá tomar el compromiso de no ingerir bebidas alcohólicas.
3. En caso en que el conductor designado no cumpla con su compromiso de no ingerir bebidas alcohólicas y a criterio de la autoridad competente no se encuentre en condiciones de conducir un vehículo, deberá aplicarse la multa o pena correspondiente señalada en la Ley de Tránsito.
4. Los dueños de bares, discotecas o cualquier centro de recreación y donde se vendan bebidas alcohólicas, están en la obligación de pedir que se identifique por el grupo de amigos el conductor designado, en caso de que no se elija dicha persona, se prestara dicho servicio.

El uso del Conductor Designado será de carácter obligatorio.

ARTÍCULO 2: La no utilización de Conductor Designado será sancionado con una multa con importe igual al un (1) Salario Mínimo, mas la suspensión de la Licencia de

Conducir por el periodo de un (1) año, mas el decomiso del vehículo por el periodo de veinticuatro (24) horas.

En caso de reincidencia, la multa será de dos (2) salarios mínimos, mas la suspensión de por vida de la Licencia de Conducir.

ARTICULO 3: Se autoriza la prestación del servicio de Conductor Designado, a través de las compañías de seguros, o empresas que se dediquen a dicho servicio, las cuales contrataran personas idóneas, con características especiales como: responsabilidad, madurez, educación y conciencia vial, confiables, con valores éticos y morales, y sobre todo que estén certificados, los cuales se personaran al lugar donde sean requeridos por las personas que no estén en condiciones de conducir ya sea por efectos del alcohol u otras circunstancias que se lo impidan.

ARTÍCULO 4: Se ordena con carácter obligatorio la inclusión en las pólizas de seguros de automóviles el servicio del Conductor Designado, por una parte, y se faculta a empresas que quieran brindar o prestar dicho servicio a que se constituyan según los requisitos del Código de Comercio, y se certifiquen en la Dirección Nacional de Tránsito. Las compañías de seguros incluirán dicho servicio de manera gratuita en el seguro de automóvil que ofrezcan, es decir, será parte integrante de este.

ARTICULO 5: Se faculta a la Dirección Nacional de Tránsito para que ejecute convenios interinstitucionales para realizar las actividades siguientes:

a) Realizar campañas permanentes de concientización y socialización de educación vial tanto en los conductores nuevos como en los que ya cuentan con su licencia de conducir.

b) Fomentar programas contribuyendo a la educación vial en las escuelas y colegios a nivel nacional.

c) Involucrar en las campañas de educación vial a organizaciones sociales o empresas que estén interesadas en participar, así como, los bomberos, la cruz roja y/o organizaciones no gubernamentales, universidades, entre otras instituciones.

ARTÍCULO 6: La Dirección General de Tránsito deberá realizar campañas de difusión radial, televisivas o de contacto directo, o en cualquier otro ámbito considerado propicio para la correspondiente socialización de la Figura del Conductor Designado, para que esta sea conocida por toda la población en general y mas aun del carácter obligatorio de la misma.

ARTICULO 7: el presente decreto entrara en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

Dado en la ciudad de Tegucigalpa, municipio del distrito central en el Salón del Sesiones del Congreso Nacional.

MAURICIO OLIVA HERRERA

PRESIDENTE

MARIO ALONSO PEREZ

SECRETARIO

ROMAN VILLEDA AGUILAR

SECRETARIO

Además de las reformas a la Ley de Tránsito, para que sea obligatorio el uso de la figura del conductor designado, se proponen campañas de concientización y socialización para el uso del conductor designado.

Que se convierta en una cultura vial la utilización del conductor designado, mediante campañas televisivas, radiales, escritas.

Igualmente se propone la inclusión de una cátedra de seguridad vial en las escuelas, colegios y universidades, mediante convenios interinstitucionales entre la DNT-UNITEC-IHADFA, para conseguir bajar los índices de accidentes de tránsito, y de esa manera obtener una nueva generación de conductores, responsables, respetuosos de

la vida humana e integridad física y psíquica, la propiedad privada, y sobre todo el derecho ajeno.

También se propone la creación de empresas que se dediquen a la prestación del servicio de conductor designado y la inclusión obligatoria por parte de las compañías de seguro en las pólizas, para que las personas tengan acceso a dicha figura.

Todo esto para prevenir accidentes de tránsito y sus consecuencias fatales, y así contribuir a un mejor desarrollo del país.

6.2.2 INCLUSION DE LA FIGURA DEL SEGURO OBLIGATORIO.

Es muy importante para conseguir que la figura tenga una mejor connotación y relevancia, que en la Ley de Tránsito se incluya la figura del seguro obligatorio, para que así, sea mas fuerte y con mejores resultados el uso de ambas figuras que vendrán a mejorar significativamente el problema de los accidentes de tránsito.

BIBLIOGRAFIA

1. Alonso, T., Montoro, L., & Esteban, C. (2004). *Manual de Seguridad Vial: El Factor Humano*. España: Editorial Ariel.
2. Anonimo. (20 de 06 de 2008). *Paginas Amarillas Cantv*. Recuperado el 17 de 03 de 2014, de http://www.pac.com.ve/index.php?option=com_content&view=article&id=4838:ique-es-la-seguridad-vial&catid=67:seguridad-y-proteccion&Itemid=90
3. Anonimo. (2013). *WebAcademia*. Recuperado el 13 de 02 de 2014, de http://centrodeartigos.com/articulos-enciclopedicos/article_80799.html
4. Anonimo. (21 de 01 de 2014). *Noticias Terra*. Recuperado el 17 de 03 de 2014, de <http://noticias.terra.com.co/nacional/ley-contra-conductores-ebrios-redujo-accidente-de-transito,08ee07e7fa0b3410VgnCLD2000000dc6eb0aRCRD.html>
5. Caracol. (17 de 01 de 2014). *Caracol Radio*. Recuperado el 17 de 03 de 2014, de <http://www.caracol.com.co/noticias/bogota/aumenta-solicitud-de-servicio-de-conductor-elegido-tras-ley-de-borrachos/20140117/nota/2056974.aspx>
6. Caracol. (17 de 01 de 2014). *Caracol Radio*. Recuperado el 06 de 02 de 2014, de <http://www.caracol.com.co/noticias/bogota/aumenta-solicitud-de-servicio-de-conductor-elegido-tras-ley-de-borrachos/20140117/nota/2056974.aspx>
7. Colombo, H. (s.f.). *Horacio Colombo*. Recuperado el 16 de 02 de 2014, de http://www.horaciocolombo.com.ar/index/index.php?option=com_content&view=article&id=115:programa-conductores-designados&catid=37:proyectos-de-ley-con-media-sancion&Itemid=60
8. Congreso Nacional. (1906). *Codigo Civil*. Honduras.
9. Congreso Nacional. (1983). *Codigo Penal*. Honduras: OIM.
10. Congreso Nacional. (2000). *Ley de la Penalizacion de la Embriaguez Habitual*. Honduras.
11. Congreso Nacional. (2005). *Ley de Transito*. Honduras.
12. Delfino, D. (Julio de 2008). Efectos del Alcohol en la Conduccion. *Luchemos por la Vida*.
13. EFE. (01 de 2014). *Yahoo Noticias*. Recuperado el 06 de 02 de 2014, de <http://es-us.noticias.yahoo.com/atribuyen-ley-reducci%C3%B3n-accidentes-tr%C3%A1fico-colombia-230300469.html>

14. IHADFA. (2013). *Instituto Hondureño para la Prevención del Alcoholismo, Drogadicción y Farmacodependencia*. Recuperado el 05 de 02 de 2014, de <http://www.ihadfa.hn/>
15. Orellana Mercado, E. (2012). Honduras: régimen Jurídico para la Seguridad Pública.
16. Organización Panamericana para la Salud. (14 de 01 de 2014). *Organización Panamericana para la Salud*. Recuperado el 05 de 02 de 2014, de http://www.paho.org/uru/index.php?option=com_content&view=article&id=797:el-alcohol-es-responsable-de-al-menos-80000-muertes-al-ano-en-las-americas-senala-estudio-de-la-opsoms&catid=697:noticias
17. Real Academia Española. (2001). *Diccionario de la Lengua Española* (22ª edición ed.). España.
18. Reyes, J. (19 de 12 de 2008). *Diario La Prensa*. Recuperado el 17 de 03 de 2014, de <http://www.laprensa.hn>
19. Rodríguez, E. (07 de 02 de 2014). *Reporte Indigo*. Recuperado el 11 de 02 de 2014, de <http://www.reporteindigo.com/piensa/sustentabilidad/el-nuevo-conductor-designado?>
20. The Free Dictionary. (s.f.). *The Free Dictionary by Farlex*. Recuperado el 18 de 03 de 2014, de <http://es.thefreedictionary.com/tr%C3%A1fico>

ANEXOS